



## **DICTAMEN EXPLORATORI**

**Sobre les repercussions socioeconòmiques de l'Àrea  
Metropolitana de Barcelona**

## **Índex**

### **O. Antecedents**

### **I. Introducció**

### **II. Contingut**

#### **II.1 Conceptes bàsics: definició d'àrees metropolitanes**

- Definició d'àrea metropolitana: una visió històrica
- L'impacte de la globalització a les ciutats: estratègies

#### **II.2 Àrees metropolitanes a Europa**

#### **II.3 L'Àrea Metropolitana de Barcelona**

- Evolució històrica de l'AMB
- Dades sociodemogràfiques bàsiques
- Dades econòmiques. Comparació amb altres metròpolis europees
- La mobilitat a l'AMB
- L'AMB com a plataforma logística
- La situació de la innovació a l'AMB
- El Pla estratègic metropolità de Barcelona: anàlisi i propostes per a l'etapa 2006/2010

### **III. Valoracions**

- III.1 Bones pràctiques
- III.2 El paper de les ciutats. La competència entre regions i metròpolis
- III.3 La qüestió de l'organització política
- III.4 El paper del sector públic: la necessitat de planificació
- III.5 Els reptes de futur de les ciutats. El cas europeu i el de l'AMB
- III.6 La logística a l'AMB
- III.7 La innovació a l'AMB

### **IV. Recomanacions**

#### **Annex 1. Bibliografia**

#### **Annex 2. Municipis que componen l'AMB**

#### **Annex 3. Principals dades de l'AMB**

*El Consell Econòmic i Social de Barcelona (CESB), d'acord amb les competències atribuïdes en els seus estatuts aprovats pel Consell Plenari de l'Ajuntament de Barcelona el 22 de desembre de 2004, amb tramitació i estudi previs fets per la Comissió Executiva, d'acord amb l'article 22 del Reglament de funcionament i amb l'aprovació del Ple del CESB de 2 de juliol de 2008, a l'empara de l'article 9.A, emet el següent*

## **DICTAMEN**

### **O. Antecedents**

La preocupació del CESB per les perspectives socioeconòmiques de l'Àrea Metropolitana ve de lluny, sempre des de la perspectiva de la necessitat d'un àmbit de gestió de caràcter metropolità i d'allò que al seu moment va ser la Corporació Metropolitana de Barcelona. Aquesta voluntat de potenciar el concepte metropolità coincideix amb una estratègia similar en l'àmbit europeu per part del Comitè Econòmic i Social Europeu (CESE), que també aposta per potenciar les metròpolis com a referent econòmic i polític.

Fruit d'aquesta coincidència d'estratègies neix el procés de col·laboració entre el CESE i el CESB, iniciat al desembre de 2002, amb la invitació que el CESE va fer al CESB per participar en l'audiència pública que es va fer a la seva seu de Brussel·les per a la preparació del dictamen d'aquell organisme sobre àrees metropolitanes europees. Aquest procés de col·laboració va culminar amb les Jornades sobre Àrees Metropolitanes Europees que el CESE i el CESB van organitzar a Barcelona els dies 27 i 28 de maig de 2004, en la inauguració de les quals Miguel Pariza, president del grup d'estudi del CESE, va afirmar que el dictamen que estaven preparant sobre les àrees metropolitanes responia a "la necessitat que siguin considerades com a factors estratègics per al desenvolupament econòmic i social d'Europa".

La relació completa dels documents que s'ha posat a disposició de la Comissió Executiva del CESB per tal d'elaborar aquest dictamen és la següent:

- *Dictamen del Comitè Econòmic i Social Europeu sobre les àrees metropolitanes europees: repercussions socioeconòmiques per al futur d'Europa*, d'1 de juliol de 2004.
- *Dictamen del Comitè Econòmic i Social Europeu sobre les àrees metropolitanes europees: Repercussions socioeconòmiques per al futur d'Europa*, de 25 d'abril de 2007.
- *Enquestes de mobilitat quotidiana de Catalunya 2001 i 2006*. ATM i Idescat.
- *Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya 2005-06*. Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans.
- Informe de seguiment (desembre 2007) del Pla director d'Infraestructures 2001-2010. ATM.

En la reunió de la Comissió Executiva celebrada el dia 10 d'octubre es va aprovar el text definitiu del dictamen sobre l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

## I. Introducció

1. L'actual context econòmic de Barcelona està marcat per la necessitat que la ciutat conservi la seva posició i el seu lideratge a escala estatal, mantenint, com fins ara, el paper de motor econòmic.
2. En el context actual, globalitzat i complex, cal repensar els paràmetres que defineixen la vigència actual del model de ciutat arran de la pèrdua de pes i la transformació de certs sectors de forta tradició històrica. El CESB considera que és cabdal l'anàlisi del canvi de la relació entre el centre de la metròpoli i els diversos centres emergents de l'entorn de Barcelona amb l'aparició de noves centralitats que avui conformen la ciutat metropolitana real. Es fa, per tant, imprescindible una reflexió sobre el policentrisme metropolità per tal de conèixer la situació actual i les perspectives de futur d'una àrea metropolitana on les ciutats que conformen el primer i el segon cinturó presenten un protagonisme més gran.
3. Ens trobem, per tant, davant d'un inqüestionable nou marc metropolità que s'ha anant consolidant al llarg dels darrers anys i que és on s'han de resoldre qüestions que actualment no poden ser considerades des d'una òptica únicament municipal, com ara els nous reptes com la necessitat de repensar els temes d'ordenació territorial o de preservació dels espais naturals dins del gran àmbit metropolità, o problemes associats als canvis productius, de tipus residencial, de mobilitat o de cohesió social, i de sostenibilitat mediambiental.
4. El context econòmic i social actual, marcat pel procés de globalització mundial, està condicionat per un seguit de tendències que, des de la perspectiva del CESB, només es poden solucionar si reflexionem des d'una visió d'àmbit metropolità:
  - Nous sectors emergents o en procés de forta consolidació: turisme, serveis avançats, disseny, creativitat cultural, recerca farmacèutica biomèdica o indústries aeronàutiques.
  - Necessitat d'aprofundir en els models de transferència entre els centres de recerca i el món econòmic.
  - Necessitat de continuar aprofundint en el paper de les universitats a Barcelona dins del procés de formació d'alt nivell i en els processos de captació de talent.
  - Necessitat d'aprofundir en la idea de lideratge, actualitzada i adequada a la realitat d'aquest moment. No serveix, almenys tal com l'hem entès, el lideratge assolit en el passat. Cal definir els reptes actuals de lideratge de la Barcelona metropolitana.

5. Aquest context també comporta un seguit de problemàtiques per al territori que anomenen Àrea Metropolitana de Barcelona i que només poden afrontar des d'una perspectiva de gestió metropolitana. Aquests problemes als quals s'ha de fer front són:
- La cohesió social. Fenòmens com els canvis dels patrons familiars, el creixement del percentatge de gent gran i de població immigrant, amb els problemes de dependència i integració que això suposa, la preocupant proporció de població sota els llindars de pobresa o el perill de creació de àrees territorials marginals són realitats actuals a les quals s'ha de fer front a partir de polítiques metropolitanes. En cas contrari ens trobaríem davant solucions parcials que podrien provocar situacions de desigualtats territorials.
  - La protecció del medi ambient i la planificació territorial. La correcta gestió i protecció del medi ambient té una dimensió clarament metropolitana. Estem davant de qüestions com la correcta gestió dels residus, el proveïment de l'aigua, l'ordenació del territori, els plans d'urbanització i la ubicació de les vies de comunicació i les infraestructures. Són temes amb efectes, causes i repercussions que sobrepassen la dimensió municipal i que, per tant, també requereixen una visió metropolitana per a una correcta gestió.
  - La mobilitat i el transport. Els moviments de persones i mercaderies són un element clau per al futur (i el present) del teixit social i econòmic de la ciutat i el seu entorn. I aquests moviments són, clarament, metropolitans. No té cap sentit parlar de mobilitat i de planificació del transport (públic i privat) en clau estrictament local. Per tant, les polítiques de transport han de ser, per definició, gestionades de forma global i coordinada.
  - Les estructures econòmiques. Mantenir i millorar la competitivitat de Barcelona a escala nacional i internacional requereix pensar en termes supramunicipals. La "Barcelona real" ha de ser l'àmbit d'anàlisi a l'hora de planificar les localitzacions productives, les infraestructures, els mercats, els sectors emergents i la gestió del talent. Les relacions productives, residencials i socials entre els municipis de l'àrea són tan evidents que resulta il·lògic pensar en un altre plantejament.
  - El paper de la ciutat. Barcelona ha de mantenir el lideratge cultural, econòmic i polític, com també l'aposta per un determinat model de ciutat. I aquesta opció és viable si partim de la idea d'una Barcelona metropolitana, d'una àrea amb prou força demogràfica, econòmica i política per tenir un pes rellevant en l'escena internacional.

6. Afrontar aquests reptes i donar solucions a aquestes problemàtiques són, en opinió del CESB, qüestions clau per garantir el nivell de vida i el benestar de la ciutadania. I actualment l'assoliment d'aquest objectiu passa per pensar la política des d'una visió que no es planifiqui en termes estrictament locals i, per tant, limitats, sinó que parteixi d'una òptica més global, més real. És a dir, des d'una òptica metropolitana.

## II. Contingut

### II.1 Conceptes bàsics: definició d'àrees metropolitanes

#### Definició d'àrea metropolitana: una visió històrica<sup>1</sup>

7. El concepte d'àrea metropolitana parteix d'unes relacions d'interdependència entre una ciutat central, on es localitzen, normalment, funcions dominants, i un seguit de nuclis de població més petits i amb un grau d'especialització funcional més reduït.
8. Aquesta concepció implica un seguit de característiques definitòries:
  - L'existència d'una ciutat central amb una població mínima i un hinterland (àrea d'influència) amb ciutats més petites. Es parteix de l'establiment d'un mínim de població de la ciutat central i de densitat dels municipis adjacents per identificar l'existència d'una àrea metropolitana.
  - Criteri d'influència: es parla d'àrea metropolitana quan constatem l'existència d'una zona influïda per una ciutat central.
  - És necessària la contigüïtat espacial.
  - L'existència de relacions econòmiques i socials d'interdependència mútua entre la ciutat central i la seva zona d'influència. Es pot parlar d'un municipi integrat en una àrea metropolitana quan hi ha un percentatge mínim de la població resident que treballa al nucli central o viceversa. La presència d'aquests contactes determina els límits de la perifèria d'aquest àrea.
  - Diferenciació funcional, que implicarà una jerarquització de les funcions (especialització funcional) i una pauta espacial de localització de cada funció dins de l'àrea. Presència, per tant, d'un sistema integrat de funcions que tenen un determinat hàbitat territorial.
  - L'àrea també ha de disposar d'un sistema de transports i comunicacions suficientment desenvolupat per tal de garantir el manteniment de les relacions entre la ciutat central i el seu hinterland, amb l'objectiu que es puguin produir de manera eficaç els desplaçaments diaris domicili-feina.
  - Una àrea metropolitana ha de tenir un contingent mínim de massa laboral, així com una diversificació suficient d'aquesta. Estem parlant, per tant, d'un mercat de treball diversificat dins d'un entorn geogràfic continu.
  - Darrerament, hi ha tendència a considerar les àrees metropolitanes com les zones del territori nacional rellevants per al desenvolupament econòmic del país.

---

<sup>1</sup> Vegeu l'article *Àrea metropolitana*, d'Alfonso de Esteban, Universitat Complutense de Madrid.

9. El concepte d'àrea metropolitana neix com a terme als Estats Units el 1850, malgrat que no és fins a 1910 quan és utilitzat oficialment pel Cens de l'Oficina Federal nord-americana. S'entenia com a "zona metropolitana" qualsevol àrea formada per una ciutat central de 200.000 habitants i la seva zona d'influència, formada pel territori situat a menys de deu milles del centre i sempre que les diferents poblacions tinguessin una densitat mínima de 150 habitants/milla quadrada.
10. Amb diferents matisos i canvis de les xifres, aquest va ser el concepte que va imperar als Estats Units fins a 1950. Va ser llavors quan l'Oficina Federal va crear el concepte d'SMA (*standard metropolitan area*). Aquestes àrees es caracteritzaven per tenir una ciutat central (o unes quantes) de més de 50.000 habitants, sempre que "siguin essencialment metropolitans en el seu caràcter i estiguin socialment i econòmicament integrats dins de la ciutat central" d'acord amb un seguit de criteris, com una densitat de població i un percentatge de treballadors no agrícoles mínims, i el fet que l'àrea i la ciutat estiguessin lligades per qüestions de treball i habitatge. Amb posterioritat, l'any 1960, es va modificar aquesta definició, i es va crear l'SMSA (*standard metropolitan statistic area*), que definia una àrea metropolitana com a "unitat integrada econòmicament i socialment, amb un gran nucli de població reconegut". L'Oficina Federal, a partir de les dades del cens, determinava aquesta integració en una àrea metropolitana en funció de les relacions entre lloc de treball i lloc de residència que s'establien entre les diferents poblacions de la zona.
11. A Espanya, la darrera definició oficial d'àrea metropolitana és la que va fer, al 1960, la Direcció General d'Urbanisme del Ministeri de l'Habitatge. Segons aquesta definició es considera àrea metropolitana tot territori que contingui un municipi de més de 50.000 habitants i l'àrea d'influència del qual arribi, com a mínim, a 100.000 habitants. Aquesta àrea d'influència es defineix com el conjunt de municipis que compleixen els requisits següents: densitat mínima de 100 habitants/km<sup>2</sup>, un determinat índex de creixement demogràfic i formar amb el territori del municipi principal una àrea contínua, per contacte directe o per contacte amb municipis que ja formin part de l'àrea.

### L'impacte de la globalització a les ciutats: estratègies<sup>2</sup>

12. Les àrees metropolitanes suposen una bona oportunitat per a la millora de la competitivitat. Per tal d'assolir una presència competitiva en el mercat global es necessita una massa crítica de professionals qualificats i una dotació important de capital tecnològic i infraestructures adequades. Una anàlisi empírica de la realitat mostra que les empreses de diversos sectors, i en particular les de tecnologia avançada, tendeixen a aglomerar-se en pols (o clústers).

---

<sup>2</sup> Vegeu *Estratègies de les àrees metropolitanes europees davant l'ampliació de la Unió Europea*. Xavier Vives i Lluís Torrens. Pla estratègic metropolità de Barcelona. Col·lecció Prospectiva.



13. Els pols tecnològics són la base necessària perquè una regió pugui assolir un creixement diferencial. Aquests pols de sectors innovadors es creen més fàcilment allà on hi ha les condicions específiques següents:
  - Elevat nivell de formació de les persones
  - Centres d'excel·lència en recerca i ensenyament
  - Accés a un mercat ampli i avançat de proveïdors i serveis
  - Disponibilitat de finançament de capital risc
  - Qualitat de vida
  - Demanda de productes innovadors (que pot provenir de la regió o de l'exterior, depenent del grau de globalització de les empreses)
14. Tots els estudis sobre distribució de l'activitat industrial a Europa confirmen que les indústries avançades són atretes per l'existència de personal qualificat i investigadors (Midelfart-Knarvik *et al.*, 2001) i que les indústries que depenen d'*inputs* intermedis es localitzen centralment a la vora dels centres d'oferta i demanda, mentre que les indústries intensives en treball no qualificat perden pes al centre i se'n van cap a la perifèria, fins i tot fora de la Unió Europea. Els esforços de les administracions públiques de cada país i regió aconsegueixen frenar en part les tendències deslocalitzadores que, sense intervenció, podrien ser més acusades, tot i que les mateixes polítiques no tenen èxit per crear noves indústries més avançades si no es donen les condicions de base adequades (Sapir *et al.*, 2003).
15. *Com pot afectar la globalització a les ciutats i les àrees metropolitanes?* És obvi que la globalització fa que tot el que es pot moure (diners, mercaderies, indústries) es vegi sotmès a pressions competitives molt fortes i que, per tant, sigui possible transferir-ho a altres zones geogràfiques.
16. En canvi, una de les principals fonts d'avantatge competitiu és actualment el coneixement, generat sobretot per l'experiència (*learning by doing*), i en particular el coneixement "tàcit", que és difícilment transferible. *L'existència d'un coneixement tàcit i un coneixement codificat* cada vegada més diferenciats provoca addicionalment un altre efecte: la separació geogràfica de les diferents funcions internes de les empreses.
17. D'aquesta manera, es passa de la tradicional separació sectorial a una separació funcional entre les activitats de gestió, fabricació, creació/exploració de noves idees i explotació d'aquestes idees. Mentre que les activitats de creació, disseny, màrqueting i decisions estratègiques són activitats que requereixen un grau elevat de coneixements tàcits, personal qualificat i serveis intensius en coneixement, les activitats de producció en grans sèries i les de gestió administrativa més protocol·litzables o bé es mecanitzen al màxim, o bé poden traslladar-se allà on els costos laborals siguin més barats, sempre que disposin d'una mínima qualificació i d'infraestructures de comunicacions i de transport amb uns mínims d'eficiència.

18. *La importància del coneixement tàcit és un element fonamental de l'existència de clústers.* En particular, les grans regions metropolitanes s'estan especialitzant en dues funcions fonamentals dins del primer grup de funcions més intensives en coneixement, fet que ha permès crear dues tipologies principals de ciutat: ciutat seu i ciutat innovació (Duranton i Puga, 2001), i una funció complementària, ciutat esbarjo.

19. Les característiques bàsiques d'aquestes tipologies de ciutat són les següents:

Ciutat seu	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Centre de control directe o remot de les activitats econòmiques.</li> <li>• Centre de gestió i de serveis especialitzats per a les empreses que generen economies d'aglomeració.</li> <li>• Altament connectada internacionalment.</li> <li>• Alguns elements distintius són: grandària, disponibilitat de bones infraestructures, un mercat de treball d'alta qualificació i, sovint, capitalitat política.</li> </ul>
Ciutat innovació	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Centre de generació i intercanvi de coneixement i saber expert.</li> <li>• Centre d'experimentació i plataforma de nous productes i serveis.</li> <li>• Alguns elements distintius són la presència de: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Teixit productiu diversificat.</li> <li>- Centres de recerca i formació d'excel·lència interconnectats amb el teixit empresarial.</li> <li>- Massa crítica de treballadors qualificats i R+D.</li> <li>- Cultura emprenedora i d'assumpció de risc.</li> <li>- Una bona qualitat de vida per atreure i mantenir el talent creatiu i innovador.</li> </ul> </li> <li>• Dues versions: ciutat gran més diversificada i ciutat mitjana més especialitzada (clústers) i integrada en la fase productiva.</li> </ul>
Ciutat esbarjo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Centre residencial i especialitzat en serveis turístics i assistencials.</li> <li>• Alguns elements distintius són: qualitat de vida elevada (clima, seguretat, serveis públics i qualitat ambiental), patrimoni i activitats culturals, organització de congressos i fires, i infraestructura hotelera i de comunicacions.</li> </ul>

Font: Elaboració pròpia a partir del document *Estratègies de les àrees metropolitanes europees davant l'ampliació de la Unió Europea*.

20. *Les grans àrees metropolitanes, segons es dedueix de l'experiència europea, es decanten per ser ciutat seu, ciutat innovació o ciutat esbarjo.*

21. *La ciutat seu s'especialitza en el control remot de les activitats econòmiques, amb serveis especialitzats per a les seues directives de les empreses i està altament connectada internacionalment.*

22. *En aquest primer cas són determinants la grandària per tenir les infraestructures necessàries i un mercat de treball qualificat molt ampli i profund per poder donar suport a un ampli teixit de serveis d'alta qualificació a les empreses. Un element que ajuda a ser ciutat seu és la capitalitat política en països centralitzats, ja que disposa de seus d'organismes reguladors i de presa de decisions en matèria de compres i inversions públiques.*

23. *La ciutat innovació es caracteritza pel llançament de noves idees, productes i serveis i un teixit productiu diversificat i amb estreta col·laboració entre els centres de recerca i de formació i les empreses. Necessita produir, atreure i mantenir talent creatiu i innovador.*
24. *Per constituir-se en ciutat innovació cal tenir els factors de localització de les noves tecnologies.* En particular, centres de recerca i d'ensenyament de primera línia internacional, un nivell de personal qualificat elevat i una qualitat de vida de l'entorn elevada per atreure i retenir talent internacional.
25. *La ciutat esbarjo se centra a proporcionar oferta residencial, turística, assistencial i de lleure segons factors climàtics, geogràfics i d'oferta cultural.*
26. *La tercera especialització, la ciutat esbarjo, pot ser complementària de les dues anteriors* en la mesura que ajuda a atreure talent, tant de les àrees directives o consultores pròpies de les ciutats seu com de les àrees més creatives, de recerca o empenedoria més pròpies de la ciutat innovació.
27. *En general, no hi ha regions metropolitanes enfocades a un sol model o especialitzades únicament en una funció,* però podem veure quina de les tres especialitzacions domina més sobre les altres i classificar les ciutats si aquesta dominància és única (una sola especialització domina clarament les altres), dual o molt diversificada (no hi ha una especialització definida).

## II.2 Àrees metropolitanes a Europa

28. Al llarg dels darrers cinquanta anys, l'espai europeu s'ha anant transformant. La mundialització accelera aquestes transformacions amb conseqüències considerables per a les àrees metropolitanes, les quals es beneficien d'una situació immillorable per respondre als reptes i aprofitar plenament les oportunitats que es deriven d'aquests canvis.
29. *L'economia del coneixement i la societat en xarxa augmenten el poder d'atracció de les àrees metropolitanes per a les persones i les activitats* fent que siguin els laboratoris de l'economia mundial, els motors de l'activitat productiva i els centres de creativitat i d'innovació. Però, al mateix temps, concentren els principals reptes que Europa haurà d'afrontar en els propers anys, com la pobresa, l'exclusió social i la segregació territorial.
30. Malgrat aquest fet inqüestionable, les polítiques europees no semblen potenciar el paper de les àrees metropolitanes. Ja al juliol de 2004, el Comitè Econòmic i Social Europeu va emetre un dictamen d'iniciativa sobre les àrees metropolitanes europees i les repercussions socioeconòmiques per al futur d'Europa, amb quatre conclusions principals:

- a) La importància de les àrees metropolitanes per al futur d'Europa és considerable; b) No obstant això, el tema no ha suscitat cap mena d'interès per part de la Unió o de les seves institucions; c) El Comitè demana un debat, a escala europea sobre l'ordenació de les àrees metropolitanes; i d) Atesos els vincles directes entre el paper de les metròpolis i l'Estratègia de Lisboa, demana que el tema sigui objecte de debat en el Consell de Competitivitat i en el consell informal sobre l'ordenació del territori i les qüestions urbanes.
31. Tres anys després la situació no havia canviat gaire. El 25 d'abril del 2007, el mateix Comitè Econòmic i Social d'Europa publica un nou dictamen com a prolongació de l'anterior. En aquest nou dictamen s'avança ja molt més en el significat actual de les àrees metropolitanes –els centres de gravetat d'Europa– i s'analitzen experiències d'alguns països europeus. Tanmateix la seva conclusió és decebedora: “Malgrat la visió compartida del Consell i de la Comissió Europea sobre la funció clau de les àrees metropolitanes europees, la Comissió encara no ha definit un enfocament més específic i integrat sobre aquests territoris. S'estan aplicant gradualment polítiques urbanes, però sense fer una distinció entre ciutats i àrees metropolitanes”.
32. La conclusió és evident. D'una banda, les àrees metropolitanes han esdevingut, doncs, els centres de gravetat d'Europa, els laboratoris de l'economia mundial, els motors de l'economia i els centres de la creativitat i la innovació. Les xarxes que formen les àrees metropolitanes europees contribueixen a reforçar la integració europea. I, al mateix temps, és en aquestes àrees on es concentren els problemes derivats de l'altra cara de la globalització: la pobresa i l'exclusió social que repercuteixen en l'ocupació i la delinqüència.
33. Però tota aquesta important transformació s'està donant sense uns esquemes de govern adequats –atès que les entitats administratives existents són antigues i poc flexibles– i en absència d'una identitat ciutadana que les legitiï. El diagnòstic, per tant, sembla prou clar i no requereix massa comentaris. Ens trobem davant d'un notable procés de canvi que es desenvolupa sense la potència necessària (o es frena) per manca d'una resposta adequada pel que fa a la seva gestió.

### - La situació institucional actual<sup>3</sup>

34. El Parlament Europeu va subratllar recentment que "les ciutats i les aglomeracions o zones urbanes concentren el 78% de la població de la Unió Europea i constitueixen el lloc on es concentren les dificultats [...] i on es construeix el futur [...]". Així mateix, considera les zones urbanes protagonistes del desenvolupament regional i de l'acompliment dels objectius de Lisboa i Gotemburg.

---

<sup>3</sup> Vegeu el dictamen del Comitè Econòmic i Social Europeu *Les àrees metropolitanes europees: repercussions socioeconòmiques per al futur d'Europa* del 25 d'abril de 2007.

35. Per la seva part, en les declaracions de març i setembre de 2006, la xarxa METREX<sup>4</sup> subratlla que cal definir les àrees metropolitanes i reconeix que són un component clau de l'Agenda Territorial de la Unió Europea. També ha recomanat a la Comissió la preparació d'un *Llibre verd* amb tres elements principals: la competitivitat econòmica, la cohesió social i la protecció del medi ambient. La xarxa METREX considera que molts problemes importants als quals s'enfronta Europa, com el canvi climàtic, l'envelliment demogràfic o la immigració, només es poden solucionar de manera eficaç i integrada amb la participació de les metròpolis. Finalment, afirma que les àrees metropolitanes poden tenir un paper clau en l'assoliment dels objectius de Lisboa, en particular per garantir la competitivitat europea en l'escenari mundial.
36. *Els aspectes que aturen un desenvolupament equilibrat de les àrees metropolitanes són la manca d'identitat i d'una governança adequada.* D'una banda, la població no sempre té el sentiment de pertinença a una metròpoli. De l'altra, les àrees metropolitanes europees estan mancades de legitimitat política. Les entitats administratives existents solen ser molt antigues i no són adequades per a un ajustament flexible. En canvi, els reptes que han d'afrontar les àrees metropolitanes són immensos.
37. *Per tal de superar aquests problemes i gestionar correctament els avenços, aconseguint que les àrees metropolitanes tirin endavant amb èxit, es necessita una nova organització de la governança* i un compromís on estiguin implicats els nivells estatal, regional i local, per tal de legitimar les instàncies descentralitzades, situació que facilitarà iniciatives del sector privat i de les instàncies no governamentals.
38. *En aquest sentit, al llarg dels darrers anys s'observen a Europa iniciatives nacionals i regionals que demostren un interès creixent per la qüestió de les metròpolis.* Aquestes iniciatives solen incloure mesures adreçades a un desenvolupament harmoniós de les infraestructures, l'ordenació del territori, l'economia i els aspectes socials, així com el desenvolupament de les infraestructures de transports i de telecomunicacions entre les metròpolis. A continuació es presenten, a tall d'exemple, algunes iniciatives adoptades en un seguit de països.
39. A Alemanya, des de 1993, es debat sobre les àrees metropolitanes. Segons l'anàlisi alemanya, s'ha passat de l'enfocament tradicional de mapa nacional de ciutats, municipis i *Länder*, a un altre de diferent, un nou mapa del país, amb *Leitbilder* o idees directrius. Alemanya disposa, des de juny de 2006, d'onze regions metropolitanes. El mapa de les metròpolis alemanyes posa de manifest que hi ha un desajust entre l'organització administrativa actual i els límits geogràfics de les regions metropolitanes, amb exemples d'àrees metropolitanes que inclouen parcialment diferents estats federats (Frankfurt/Rin-Main i Hamburg).

---

<sup>4</sup> Network of European Metropolitan Regions and Areas.

Aquest nou enfocament insta les àrees metropolitanes a dissenyar lliurement sistemes de representació democràtica en funció de les seves característiques específiques, ja sigui mitjançant eleccions directes (regió de Stuttgart), o a través d'una representació indirecta de les ciutats i els municipis, com la regió de Nüremberg.

Els objectius polítics que s'hauran de debatre i aconseguir en el marc d'aquestes àrees metropolitanes són els següents: garantir la massa crítica necessària per a la competitivitat; crear les condicions adequades per a una governança eficaç; clarificar el repartiment de responsabilitats; desenvolupar una organització espacial policèntrica; trobar un equilibri satisfactori entre la urbanització i la protecció dels espais rurals; desenvolupar les infraestructures de transport i garantir la mobilitat; donar suport a la innovació i a les agrupacions (clústers) de caràcter productiu; oferir els recursos necessaris a la inversió pública; millorar l'accessibilitat internacional i vetllar per la promoció regional.

40. Al Regne Unit, l'interès per un desenvolupament reforçat de les metròpolis va començar al principi del segle. El debat se centra actualment en el repartiment de competències entre el nivell nacional i el regional, per un costat, i entre les ciutats i els municipis a les regions més poblades, identificades com a futures àrees metropolitanes, per l'altre. La idea de donar entitat pròpia a les regions metropolitanes continua d'actualitat. Malgrat l'ambigüitat del debat en curs, properament es publicarà un *Llibre blanc* sobre aquesta qüestió i es prepara una nova organització territorial sobre la base de criteris reconeguts, comparable a l'alemanya. L'excepció a aquest plantejament general és el cas de Londres. Després de l'abolició del *Great London Council* per M. Thatcher (1986), es va recuperar la institució l'any 2000 amb el nom de *Great London Authority*, amb un alcalde metropolità elegit per sufragi directe i amb unes competències específiques i estratègiques: transport públic i gestió del trànsit, pla estratègic i coordinació del pla director, seguretat, promoció econòmica, bombers i emergències. De fet, un article recent de *The Economist* sobre la competència París-Londres atorga a aquesta darrera ciutat el caràcter de ciutat global i, com una de les causes, apunta el fet que Londres disposa d'una autoritat metropolitana a diferència de París. Però a part de Londres, el debat sobre les restants àrees metropolitanes queda obert.
41. França va començar aquest debat el 1960. Des de l'any 2004, la DIACT<sup>5</sup> fomenta la realització de projectes i contractes metropolitans subvencionats per l'Estat per a la realització d'accions estructurants amb l'objectiu de fomentar la cooperació entre les grans ciutats i donar suport al desenvolupament econòmic de regions metropolitanes. Amb aquesta iniciativa, la DIACT reconeix la importància de les regions metropolitanes com a protagonistes clau de la competitivitat dels territoris.

---

<sup>5</sup> Délégation interministérielle française à la compétitivité et à l'aménagement des territoires (DIACT).



A França convé destacar els contractes metropolitans (contractes de l'aglomeració), subvencionats per l'Estat, per a la realització d'accions estructurants de les regions metropolitanes i les denominades comunitats d'aglomeració, al voltant de les quals s'articulen les estructures de cooperació intermunicipals. Aquest tipus d'organitzacions comporten una sèrie de competències obligatòries –desenvolupament econòmic, planificació territorial, política d'habitatge i estratègies– més una sèrie de competències opcionals, com gestió de l'aigua, sanejament, medi ambient, equipaments culturals i esportius i policia urbana.

42. A Itàlia, després d'un seguit de lleis d'escàs èxit, el 2001 es va aprovar una reforma constitucional que va autoritzar l'establiment de tres àrees metropolitanes a Roma, Nàpols i Milà.
43. Espanya presenta un debat territorial condicionat pel règim autonòmic. Les autonomies tenen competències exclusives en aquest àmbit i, per tant, són responsables de les zones metropolitanes. Al mateix temps, està tenint lloc un procés d'enfortiment de les grans ciutats i una prova de força entre el Govern central, les comunitats autònomes i àrees metropolitanes com les de Madrid, Barcelona i València.
44. *L'establiment d'àrees metropolitanes es fa, en un primer moment, en un context nacional, però en la major part dels casos les autoritats reconeixen que la veritable dimensió d'algunes àrees metropolitanes no es limita al territori nacional.* Entre els exemples més coneguts tenim els de les àrees metropolitanes de Centroepe, és a dir, Viena-Bratislava-Brno-Gjör, regions ubicades en quatre països diferents, i de Copenhaguen-Malmö (Dinamarca i Suècia), però no s'han d'oblidar altres àrees metropolitanes identificades per les autoritats franceses, com Metz-Luxemburg-Saarbrücken i Lille-Courtrai. A tota la UE augmenta cada vegada més el nombre de regions transfrontereres que podrien constituir una zona metropolitana.
45. Malgrat les diferències entre els enfocaments i les estructures nacionals i regionals, el Comitè Econòmic i Social Europeu (CESE) observa una convergència evident pel que fa als principals problemes existents:
  - La massa crítica d'una àrea metropolitana o una regió metropolitana.
  - L'equilibri entre els espais urbans i rurals que componen la zona metropolitana.
  - Les funcions metropolitanes.
  - L'educació i la formació.
  - La creativitat, la recerca i la innovació.
  - Agrupació i competitivitat de les empreses en els mercats internacionals.
  - Poder d'atracció de les inversions internacionals.
  - Les grans infraestructures, el seu finançament i la col·laboració entre els sectors públic i privat.
  - Les xarxes de transport i telecomunicacions que connecten les grans metròpolis a Europa i al món.

- La projecció cultural.
- Societat multicultural (immigració) i reptes vinculats a la pobresa i l'exclusió.
- Millorar la capacitat d'inserció professional de la mà d'obra i creació d'ocupació.
- La producció industrial i les activitats de serveis de gran valor afegit.
- El canvi climàtic, el control de l'energia, la reducció de la contaminació i la gestió dels residus.
- La descontaminació i la reordenació de les zones industrials abandonades vinculades a la reestructuració de les activitats productives.
- La reducció de la inseguretat, la delinqüència i els riscos de terrorisme internacional.
- La reducció de les desigualtats entre territoris subregionals i una associació entre el centre i la perifèria.
- El problema de la governança.

#### - La situació de les àrees metropolitanes europees

46. A partir de l'enfocament de Vives i Torrens, aquests autors van fer un estudi que inclou 31 regions metropolitanes de la Unió Europea escollides pel fet de ser capital d'Estat (amb l'excepció de Luxemburg) o bé les més poblades segons les dades de l'ERECO5,<sup>6</sup> incloent-hi Edimburg i excloent-ne Nàpols i Dresden: Amsterdam, Atenes, Barcelona, Berlín, Birmingham, Brussel·les, Colònia, Copenhaguen, Dublín, Düsseldorf, Edimburg, Estocolm, Frankfurt, Glasgow, Hamburg, Hèlsinki, Lilla, Lió, Lisboa, Londres, Madrid, Manchester, Marsella, Milà, Munic, París, Roma, Rotterdam, Stuttgart, Torí i Viena. Segons dades de l'any 2003, en el conjunt de les 31 regions metropolitanes de l'estudi residien més de 80 milions d'habitants, el 20,9% del total de la Unió Europea, i aquestes regions representen el 24,9% de l'ocupació i el 27,2% del valor afegit brut (dades de l'any 2002).

47. L'estudi classifica les regions metropolitanes segons les tres possibles especialitzacions funcionals descrites anteriorment (ciutat seu, ciutat esbarjo, ciutat innovació). Els indicadors que han utilitzat els autors, ponderats segons el tipus d'especialització funcional que es volia analitzar (l'estudi assigna els pesos a cada indicador a partir de la importància relativa en l'assoliment de resultats en cada funció), han estat variables com l'organització de congressos internacionals, les pernoctacions turístiques, l'organització de fires i salons professionals internacionals, el nombre de seus socials de grans empreses, les publicacions científiques 1996-2001, les publicacions científiques per 1.000 habitants, els ocupats en serveis d'alta tecnologia, les demandes de patents, el percentatge d'ocupats en serveis d'alta tecnologia sobre el total d'ocupats o les demandes de patents per 1.000 habitants.

---

<sup>6</sup> European Economic Research and Advisory Consortium (ERECO).



48. *París i Londres encapçalen el rànkung de ciutats segons els resultats de l'anàlisi de situació en el moment de fer-se l'estudi* (en part perquè són les regions més grans de la mostra). En els resultats de ciutat esbarjo pesen les capitals d'Estat, encara que ciutats perifèriques com Edimburg o Barcelona també hi destaquen. Els resultats de ciutat seu mostren la preponderància de les regions centrals d'Europa amb Estocolm i Madrid com a ciutats perifèriques destacades. Els resultats d'innovació mostren també una preponderància de les regions centrals amb una deriva nòrdica. Pel que fa a l'empresa, i també globalment, són les ciutats centrals, més Estocolm, Copenhaguen, Madrid i Roma, com a capitals, les que tenen una puntuació més alta.
49. *Barcelona se situa a la part central del rànkung com a ciutat esbarjo, lleugerament per sobre de la mitjana, i puntua a la part inferior com a ciutat seu i ciutat innovació.* A més de les megaciutats París i Londres, també puntuen alt en termes empresarials les ciutats alemanyes i nòrdiques, Madrid i Roma.
50. *També s'ha analitzat el potencial futur de les regions metropolitanes, amb un índex que és una barreja dels resultats actuals (per la inèrcia que representen) i de factors afegits* que impulsen l'especialització funcional en un o més tipus de ciutat. Aquests factors són d'infraestructura o dotació inicial de recursos i de política o esforç de les administracions públiques per potenciar la seva àrea.
51. *Per confegir l'índex de potencial en ciutat esbarjo* s'han afegit als factors inercials de les pernoctacions turístiques i organització de congressos ja existents, factors d'infraestructura i política com ara la capacitat hotelera, VAB per ocupat en hotelaria i restauració, organització de fires, museus, patrimoni i activitats culturals, trànsit als aeroports, seguretat i clima. Per confegir l'índex de ciutat seu s'han afegit al factor inercial de les seus ja existents factors d'infraestructura com, per exemple, l'accessibilitat, la importància de la plaça financera, la presència d'empreses de serveis a les direccions empresarials (auditoria, publicitat, entitats financeres i bufets d'advocats internacionals) i el VAB per ocupat en el sector financer.  
Finalment, per confegir l'índex de ciutat Innovació hem afegit als factors inercials de les patents, publicacions científiques i ocupats en alta tecnologia i en serveis, factors d'infraestructura i política com ara l'edició de revistes científiques, el nombre d'estudiants, la presència en xarxes de recerca internacional, la població amb estudis terciaris, la despesa i el personal d'R+D i l'índex de diversificació industrial.
52. *En termes absoluts, els resultats potencials ens mostren un grup de regions metropolitanes capdavanteres encapçalades per París i Londres,* amb diferència les regions amb un millor resultat global, seguides per Madrid, Amsterdam i Munic. La grandària de la regió metropolitana és essencial per als resultats de les tres primeres, mentre que per a les altres ciutats ben situades importen més els resultats relatius positius. Londres puntua per darrere d'Estocolm en innovació, ja que bona part de la recerca es fa fora del Greater London. Només París, Londres, Madrid i Amsterdam són a la franja superior de més d'un 10% per sobre la mitjana en tots els rànkings absoluts.

53. *Barcelona és la cinquena en el rànquing de ciutat esbarjo, darrere de quatre capitals d'Estat i per davant de quatre més. Se situa en la mitjana pel que fa a ciutat seu i per sota en ciutat innovació. El resultat global és just per sota del grup capdavanter.*

54. En resum, s'observa que les ciutats que obtenen uns resultats alineats amb el seu potencial són Berlín, Frankfurt, Hèlsinki i Roma. Les que estan obtenint millors resultats que el que el seu potencial ens indica són Estocolm, Londres, Munic, París i Stuttgart. Finalment, les ciutats amb un potencial més important per explotar són Atenes, Barcelona, Lilla, Lió, Marsella i Rotterdam.

#### - El paper de la innovació. Bones pràctiques europees

55. *La innovació a les empreses i a les institucions és un dels factors que incideixen més en el creixement d'un territori. Però no sempre hi ha una relació directa entre els esforços que es porten a terme i l'èxit final. En aquest sentit, l'anàlisi de les actuacions de les àrees que han tingut més èxit en matèria d'innovació dona pautes que poden facilitar la presa de decisions.*

56. Un exemple de política reeixida en matèria d'innovació pot ser Finlàndia, amb un ambient innovador molt positiu, fonamentat en quatre elements bàsics:

- *Consens sobre oportunitats: coneixement i innovacions.* És essencial tenir una visió compartida, un consens sobre la innovació.
- *Equilibri.* Cal garantir un equilibri. La inversió no es pot limitar a despeses d'R+D. També és important garantir les bases adequades com, per exemple, les inversions en ensenyament. Els resultats del programa internacional per a l'avaluació d'estudiants de l'OCDE classifica Finlàndia en el primer lloc del rànquing.
- *Col·laboració, treball en xarxa.* La col·laboració i la relació entre les diferents estructures i agents és un element bàsic. S'ha d'incentivar el treball en xarxa i promoure la col·laboració a diferents nivells: universitats-empreses, grans empreses-pimes (amb societats de cooperació estratègiques), govern-sector empresarial, entre els diferents àmbits territorials (regional-nacional-internacional), i els actors del sistema per a la innovació.
- *Confiança.* El clima de confiança és bàsic per fomentar un ambient innovador. Un dels punts forts de Finlàndia és l'alta confiança existent – lligada als baixos nivells de corrupció –, que es fonamenta en l'existència de societats estratègiques, industrials, acadèmiques i constituïdes pels sectors públic i privat, la delegació de poder per decidir, l'existència de línies pressupostàries clares i el paper independent de les agències de finançament.

57. L'exemple paradigmàtic de Finlàndia és Uusimaa (Hèlsinki), una regió molt competitiva, ja que segons l'Índex Regional de Competitivitat Europea, és la que encapçala aquesta classificació l'any 2004. L'estratègia que, el 1995, va triar la ciutat per tal d'assegurar el seu futur després del període de forta recessió econòmica, va incloure diferents tipus d'intervencions:

- *Bancs de proves, el paper dels municipis.* El sector públic pot esdevenir un banc de proves de nous productes innovadors. Cal obrir una funció d'R+D a la producció de serveis públics, sobretot en el sector de l'assistència sanitària. Cal identificar tots els bancs de proves potencials dels diversos actors existents a la regió i fomentar una col·laboració transversal per damunt dels sectors.
  - *Finançament de la fase inicial.* Cal fomentar el finançament de les primeres fases de les innovacions i la col·laboració entre financers públics i privats.
  - *Indústries creatives.* S'ha d'impulsar la transferència de coneixements intersectorials, l'acceleració del potencial de creixement a les empreses creatives i el suport a la creació de nous negocis.
  - *Concepte de parc tecnològic de pròxima generació.* S'ha d'avaluar la xarxa existent de parcs tecnològics i serveis de desenvolupament d'empreses i dissenyar un model de parc tecnològic de pròxima generació.
  - *Hèlsinki com a ubicació internacional de recerca i d'ensenyament superior.* Cal trobar noves maneres d'atreure i mantenir professionals amb talent.
58. Un exemple paradigmàtic d'aquesta estratègia va ser la creació, el 1995, de l'empresa Culminatum Ltd., on, per tal d'afrontar el repte de la col·laboració regional d'Hèlsinki, es va adoptar un model de triple hèlix tant pel que fa a la composició com al capital. L'empresa està formada per l'Administració local i regional (amb un 33,9% del capital); les universitats i altres centres de recerca, amb una aportació del 31,6%; les cambres de comerç, empreses i parcs científics, amb un 23,2%; i les entitats financeres (amb un 11,3%).

## **II.3 L'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB)**

### **- Evolució històrica de l'AMB**

59. El que entenem per AMB és un territori que ha experimentat una gran transformació en els darrers quaranta o cinquanta anys. Just abans del gran boom de la industrialització, Barcelona significava al voltant del 80% de la població total de l'àrea, mentre que la resta de municipis eren pobles, la majoria agrícoles. Actualment, la proporció és ben diferent: s'ha passat a una distribució de la població del 50/50%. És a dir, la capital ja només significa el 50% de la població total de l'Àrea, i els pobles del seu entorn s'han convertit en veritables ciutats (algunes més grans que moltes capitals de província espanyoles) que allotgen el 50% restant i amb un fort component industrial.
60. Lògicament, aquest canvi demogràfic s'ha reflectit en els canvis en la morfologia del conjunt del territori i en la distribució dels espais urbans, les zones urbanitzades, els polígons industrials, les vies de comunicació i les grans infraestructures. Aquest canvi podia seguir dues dinàmiques: un creixement tipus taca d'oli, d'un centre potent cap una perifèria suburbana, o un desenvolupament dels diferents nuclis mantenint les lògiques interrelacions amb el conjunt de l'Àrea. La realitat ha seguit la segona d'aquestes alternatives i s'ha construït una xarxa de ciutats que, en conjunt, configura una de les deu primeres àrees metropolitanes d'Europa.

61. Aquest procés radical de canvi va disposar, entre 1974 i 1987, d'un esquema de governança propi, la Corporació Metropolitana de Barcelona, que va tenir un paper fonamental en l'ordenació del creixement de l'Àrea. El 1987 aquesta institució es va suprimir i les seves competències es van repartir entre la Generalitat i els municipis, amb l'excepció de dos àmbits d'actuació (transport públic i aigua i residus), per als quals es van crear uns ens metropolitans de gestió, alhora que s'acordava, entre un seguit de municipis, la creació de la Mancomunitat de Municipis.

### - Dades sociodemogràfiques bàsiques actuals <sup>7</sup>

62. *L'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) està integrada per tres organismes territorials de gestió. En conjunt, ofereix serveis a 36 municipis i té una població de 3.150.380 habitants (INE, 2007), una extensió de 633 km² i una densitat de 4.977 hab./km².*



63. Des del punt de vista institucional, actualment l'AMB està constituïda pels organismes següents:

- Mancomunitat de Municipis: integrada per 31 municipis. Gestiona les àrees comunes que afecten: espais públics, infraestructures i vialitat, equipaments, urbanisme i habitatge. Té 3.029.389 habitants i una extensió de 495 km².
- Entitat del Transport: composta per 18 municipis que formen un contínuum urbà amb la capital. Dóna servei a una població de 2.790.803 habitants i té una extensió de 332 km². Va ser creada per gestionar de forma conjunta els serveis de transport públic de viatgers dins del seu àmbit territorial.

<sup>7</sup> Vegeu l'*Informe de seguiment del Pla director d'infraestructures 2001-2010* (desembre 2007), ATM, les dades aportades per l'AMB i l'*Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya 2005-06*, Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans.

- Entitat del Medi Ambient: formada per 33 municipis. Dóna servei a una població de 3.121.795 habitants i té una extensió de 583 km<sup>2</sup>. S'encarrega de gestionar els serveis hidràulics i el tractament de residus.
64. És el nucli central d'una àrea territorial molt més àmplia, la Regió Metropolitana de Barcelona, que té una població de 5.355.127 habitants i una extensió de 4.268 km<sup>2</sup>.
65. Si ens centrem en una àrea territorial més restringida, la que agafa l'Autoritat Metropolitana del Transport com a regió metropolitana a l'efecte de la integració tarifària,<sup>8</sup> i que arriba fins a Vilanova i la Geltrú i Vilafranca del Penedès, pel sud, i a Granollers pel nord, *constatem que la població d'aquesta àrea durant l'any 2007 ha continuat creixent amb relació a l'any anterior, malgrat que amb un percentatge força més petit: un 0,3%*. Aquest valor se situa per sota de la mitjana dels darrers sis anys, que ha estat del 10,6%, és a dir, del 1,77% anual. El creixement de la població durant aquest darrer període és considerablement superior a l'observat en el període 1996-2001, que va ser del 3,8% (amb un valor mitjà anual del 0,76%).
66. *Tots els àmbits territorials d'aquesta àrea territorial més restringida menys Martorell, han tingut increments de població més grans en el període 2001-2007, tal com s'aprecia a la taula adjunta. Fins i tot el municipi de Barcelona i l'àmbit A1 (constituït pels deu municipis que constitueixen el seu contínuum urbà), han passat de valors negatius en el quinquenni 1996-2001 a valors positius (si bé continuen sent inferiors als de la resta del territori). La ciutat de Barcelona ha trencat la tendència dels dos anys anteriors i ha perdut població entre gener de 2006 i gener de 2007, i ha tornat a perdre la barrera del 1,6 milions d'habitants. La població de l'Hospitalet de Llobregat ha disminuït un 1,9%, mentre que la de Badalona ha augmentat un 1,4%. Aquest increment de població es deu al fenomen de la immigració, la qual tendeix a ocupar els habitatges amb un alt nombre de persones. Els increments percentuals de població més considerables es continuen localitzant en municipis petits i força allunyats del centre de l'aglomeració de Barcelona.*

---

<sup>8</sup> Vegeu l'*Informe de seguiment del Pla director d'infraestructures 2001-2010* (desembre 2007). ATM.



## EVOLUCIÓ DE LA POBLACIÓ 1996-2007

Ambit	Superfície	Població 1/01/1996	Població 1/01/2001	Població 1/01/2007	Creixement 1996-2001	Creixement 2001-2007	Creixement 1996-2007	Densitat 2007
Barcelona	100,3	1.508.905	1.505.325	1.595.110	-0,2%	6,0%	5,7%	15.923
A1	126,1	552.307	551.134	590.147	-0,2%	3,4%	3,2%	7.059
A2	301,6	552.710	593.252	652.909	7,3%	11,7%	19,0%	2.198
Caldes	212,7	33.059	37.224	46.552	12,6%	25,1%	40,5%	219
Granollers	619,3	197.268	221.509	255.973	12,3%	20,1%	34,8%	429
Marquès	185,1	94.311	114.911	129.544	21,8%	12,7%	37,4%	775
Mataró	373,6	277.977	311.584	365.953	12,1%	17,4%	31,6%	980
Sabadell	190,0	223.381	229.367	255.556	2,7%	12,7%	15,7%	1.351
Terrassa	212,9	231.909	252.786	295.751	9,0%	17,0%	27,5%	1.389
Viladfranca	659,7	91.785	101.793	141.242	10,9%	38,8%	53,9%	208
Vilanova	257,7	134.525	151.528	204.812	20,1%	25,6%	50,2%	795
<b>Total</b>	<b>3.229,9</b>	<b>4.228.045</b>	<b>4.390.413</b>	<b>4.856.879</b>	<b>3,8%</b>	<b>10,5%</b>	<b>14,9%</b>	<b>1.499</b>

Font: ATM.

67. Segons les dades de la darrera *Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya*, la taxa d'activitat (actius/població total major de 16 anys) a l'RMB al desembre de 2006 era del 61,2%, mentre que les taxes d'ocupació (ocupats/població total major de 16 anys) i d'atur (aturats/població activa) eren, respectivament, del 56,5% i del 8,3%, tal com mostra el quadre següent:

### RELACIÓ AMB L'ACTIVITAT LABORAL (2006). Població major 16 anys

	Barcelona		Primera corona		Segona corona		Total RMB		Província	
	Total (en milers)	% sobre total	Total (en milers)	% sobre total	Total (en milers)	% sobre total	Total (en milers)	% sobre total	Total (en milers)	% sobre total
<b>Actius/ves</b>	<b>820,2</b>	<b>58,1</b>	<b>799,9</b>	<b>64,1</b>	<b>910,3</b>	<b>61,6</b>	<b>2.530,4</b>	<b>61,2</b>	<b>2.758,5</b>	<b>61,0</b>
Ocupat/da	759,8	53,9	729,7	58,5	835,0	56,5	2.324,5	56,2	2.540,4	56,2
Desocupat/da	60,4	4,3	70,2	5,6	75,3	5,1	205,9	5,0	218,1	4,8
<b>Inactius/ves</b>	<b>590,5</b>	<b>41,9</b>	<b>447,7</b>	<b>35,9</b>	<b>567,1</b>	<b>38,4</b>	<b>1.605,3</b>	<b>38,8</b>	<b>1.765,7</b>	<b>39,0</b>
Jubilat/ada	262,7	18,6	176,4	14,1	256,5	17,4	695,6	16,8	778,4	17,2
Estudiant	71,9	5,1	60,4	4,8	61,4	4,2	193,7	4,7	208,1	4,6
Femes de la llar	196,8	14,0	162,9	13,1	194,5	13,2	554,2	13,4	596,6	13,2
Altres situacions	59,1	4,2	48,0	3,8	54,7	3,7	161,8	3,9	182,6	4,0
<b>TOTALS</b>	<b>1.410,7</b>	<b>100</b>	<b>1.247,6</b>	<b>100</b>	<b>1.477,4</b>	<b>100</b>	<b>4.135,7</b>	<b>100</b>	<b>4.524,2</b>	<b>100</b>

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya. Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans.

68. La mateixa enquesta indica que la majoria de la població major de 16 anys de l'RMB té estudis secundaris o primaris; només el 19,6% de la població té estudis superiors (a la ciutat de Barcelona aquest percentatge puja quasi deu punts, fins al 29,5%). Els percentatges observats a l'RMB són molt semblants als del total de Catalunya.

### NIVELL D'ESTUDIS ACABATS (2006). Població major de 16 anys

	Barcelona		Primera corona		Segona corona		Total RMB		Província	
	Total (en milers)	% sobre total	Total (en milers)	% sobre total	Total (en milers)	% sobre total	Total (en milers)	% sobre total	Total (en milers)	% sobre total
Sense estudis i educació especial	95,1	6,7	158,7	12,7	186,5	12,6	440,3	10,6	485,6	10,7
Estudis primaris	413,9	29,3	464,6	37,2	556,4	37,7	1.434,9	34,7	1.602,3	35,4
Estudis secundaris	485,7	34,4	450,5	36,1	515,7	34,9	1.451,9	35,1	1.577,9	34,9
Estudis superiors	416,0	29,5	173,9	13,9	218,9	14,8	808,8	19,6	858,5	19,0
<b>TOTALS</b>	<b>1.410,7</b>	<b>100</b>	<b>1.247,7</b>	<b>100</b>	<b>1.477,5</b>	<b>100</b>	<b>4.135,9</b>	<b>100</b>	<b>4.524,3</b>	<b>100</b>

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya. Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans.

69. L'evolució de la construcció d'habitatges, segons les dades de les cèdules d'habilitat trameses al 2000 i el 2006, indiquen que, globalment, la taxa de creixement del nombre d'habitatges s'ha anat alentint al llarg del període (disminució del nombre d'habitatges nous d'un 4,5% en el conjunt de l'RMB<sup>9</sup>), la qual cosa coincideix amb l'evolució de la població, variable que també creix però a un ritme inferior. Per àmbits territorials, l'aglomeració de Barcelona (incloent-hi les corones A1 i A2), està tenint un alentiment més notable en termes absoluts ja que són, juntament amb Martorell, les zones que presenten reduccions del nombre d'habitatges construïts en el període 2000-2006. L'anàlisi d'aquesta variable també constata que la població de l'RMB tendeix a dispersar-se cap a les corones externes d'aquesta. Cal destacar els creixements dels municipis més allunyats de l'Alt Penedès i el Vallès Oriental.

### EVOLUCIÓ DELS HABITATGES CONSTRUÏTS A L'RMB

Àmbit	Habitatges construïts		Increment Variació 2006-2000
	Total 2000	Total 2006	
Barcelona	4.945	3.757	-24,0
A1	2.890	2.292	-20,7
A2	6.110	3.658	-39,6
Caldes de Montbui	333	647	94,3
Granollers	2.418	3.156	30,5
Martorell	1.811	1.120	-38,2
Mataró	3.381	3.963	17,2
Sabadell	2.068	2.805	34,3
Terrassa	2.713	3.412	25,8
Vilafranca	1.272	2.120	66,7
Vilanova	2.450	2.090	-14,7
<b>Total RMB</b>	<b>30.411</b>	<b>29.050</b>	<b>-4,5</b>

Font: ATM.

70. El règim de tinença d'habitatge majoritari a l'RMB és el de propietat, ja que el 77% de la població major de 16 anys viu en un habitatge de la seva propietat, mentre que només el 15,4% ho fa en un habitatge de lloguer.

### RÈGIM DE TINENÇA DE L'HABITATGE (2006). Població major de 16 anys

	Barcelona		Primera corona		Segona corona		Total RMB		Província	
	Total (en milers)	% sobre total	Total (en milers)	% sobre total	Total (en milers)	% sobre total	Total (en milers)	% sobre total	Total (en milers)	% sobre total
Propietat, per herència o donació	80,9	5,7	36,8	2,9	81,7	5,5	199,4	4,8	240,6	5,3
Propietat totalment pagada	605,0	42,9	636,2	51,0	619,1	41,9	1.860,3	45,0	2.022,9	44,7
Propietat, amb pagaments ajornats	319,4	22,6	401,6	32,2	604,0	40,9	1.325,0	32,0	1.442,2	31,9
Lloguer amb contracte indefinit	168,6	12,0	39,8	3,2	49,2	3,3	257,6	6,2	284,6	6,3
Lloguer a terminis	187,0	13,3	106,7	8,6	87,1	5,9	380,8	9,2	405,2	9,0
Altres règims de tinença	48,9	3,5	23,8	1,9	33,8	2,3	106,5	2,6	120,7	2,7
NS/NC	0,9	0,1	2,7	0,2	2,5	0,2	6,1	0,1	8,1	0,2
<b>TOTALS</b>	<b>1.410,7</b>	<b>100</b>	<b>1.247,6</b>	<b>100</b>	<b>1.477,4</b>	<b>100</b>	<b>4.135,7</b>	<b>100</b>	<b>4.524,3</b>	<b>100</b>

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya. Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans.

<sup>9</sup> Entesa segons els criteris del document de l'ATM ja mencionat.

- Dades econòmiques. Comparació amb altres metròpolis europees<sup>10</sup>

71. *L'economia de la regió catalana ha esdevingut la sisena entre les regions de la UE en població i producció global.* Tot i que la renda i altres indicadors per habitant encara són inferiors, està convergint ràpidament cap al nivell mitjà.
72. *La província de Barcelona, dins d'Espanya, és la que presenta, en percentatge de PIB, el volum més gran de manufactures d'alta i mitjana tecnologia, tant en recerca com en producció i exportació.* És la segona, després de Madrid, en serveis d'alta i mitjana tecnologia. Per tant, els autors de l'informe consideren lògic pretendre que el desenvolupament d'aquestes activitats a Espanya es continuï concentrant a Barcelona, es especial si s'apliquen les polítiques adequades, cosa que fins avui no s'ha fet, excepte en política urbanística.
73. *Barcelona, per la seva part, segons l'ERECO, és la quarta àrea metropolitana europea en població darrere de París, Londres i Madrid.* En termes de valor afegit brut, Barcelona és la vuitena regió, superada també per Milà, Munic, Frankfurt i Stuttgart. Destaca per tenir una gran capacitat exportadora en el conjunt de l'Estat espanyol. Gaudeix d'una bona qualitat de vida i d'una considerable cohesió social. La seva estructura geogràfica és l'anomenada metròpoli polinuclear.
74. *En l'estructura econòmica de l'Àrea Metropolitana de Barcelona destaca l'important pes relatiu de la indústria.* L'altra especialització relativa més alta de Barcelona és l'hoteleria i restauració, només superada a Europa en valor afegit brut per París. L'àrea de Barcelona està relativament especialitzada en construcció i poc especialitzada en serveis que no són de mercat (funcionaris, sanitat i educació).
75. Però, tal com indica l'informe territorial de Barcelona 2003, elaborat per la Cambra de Comerç i la Diputació de Barcelona, "malgrat que Barcelona és la província amb un volum més gran de manufactures d'alta i mitjana tecnologia d'Espanya, té un pes relatiu molt petit en comparació amb les seves competidores europees".
76. En comparació amb les regions més desenvolupades, l'Illa de França, Stuttgart, l'Alta Baviera i la Llombardia, la província de Barcelona no arriba a la meitat del nivell pel que fa a producció de manufactures de tecnologia alta i mitjana, ni a una quart part en manufactures d'alta tecnologia. És molt problemàtic que pugui competir amb regions més desenvolupades, encara que tingui una taxa de creixement més alta.
77. *Hem de tenir en compte que és molt difícil sostenir una taxa de creixement més alta que la resta durant molt de temps.* Això només s'aconsegueix quan la regió és contigua i està integrada en l'eix de creixement de la zona, i aquest no és el cas. Catalunya està molt allunyada de l'eix tradicional del creixement europeu (de la vall del Tàmesi a la del Po, a través de la del Rin), on de fet es concentren les activitats de noves tecnologies europees.

---

<sup>10</sup> Vegeu *Sectors quinaris. Motor de desenvolupament de l'Àrea Metropolitana de Barcelona*. José Ramón Lasuén i Ezequiel Baró. Pla estratègic metropolità de Barcelona. Col·lecció prospectiva.



78. *A Espanya competeix amb la Comunitat de Madrid, tant en indicadors absoluts com relatius.* Madrid, per raons polítiques i de centralitat, té avantatge en recerca, producció i exportació de serveis, mentre que Catalunya en té en recerca, producció i exportació de manufactures, entre les quals destaquen les de tecnologies baixa i mitjana, sobretot teixits i confecció, articles de pell, productes químics, cautxú, etcètera, que són les seves especialitats més característiques.
79. Actualment, aquestes produccions pateixen un procés important de deslocalització industrial que origina una reducció de l'ocupació en aquest sector, tal com succeeix als països més desenvolupats. Aquesta contracció de la producció manufacturera té efectes nocius per a la resta dels sectors perquè en redueix la demanda. La manera de compensar aquest efecte és la introducció d'activitats d'alta tecnologia o coneixement intensiu, com han fet els països desenvolupats.
80. Una anàlisi superficial de les dades manifesta de manera inequívoca que el darrer creixement de Barcelona, el de Madrid i, encara més, el de les regions europees esmentades no es deu tant a les manufactures d'alta i mitjana tecnologia com als serveis de coneixement i d'alta i mitjana tecnologia.<sup>11</sup>
81. *El lideratge urbà ha passat de Barcelona a Madrid al llarg dels dos últims segles.* En aquesta transició s'han produït dos fenòmens significatius. Primerament, en contra del que s'exposa habitualment, la importància comercial i manufacturera no ha estat cap garantia de lideratge urbà; al contrari, el creixement relatiu més gran de Madrid ha estat motivat per una forta expansió de la producció de serveis quaternaris.<sup>12</sup> En segon lloc, l'impuls recent de Barcelona es deu, bàsicament, al potencial turístic, natural i cultural, més que a un creixement important de la seva producció.
82. *A més, s'han manifestat dos condicionants crítics. De primer, és molt limitada la possibilitat de creixement de Barcelona per mitjà de la creació de serveis quaternaris* –avui concentrats a Madrid– mitjançant un augment del poder autonòmic. En el millor dels casos, aquesta estratègia només seria significativa si Barcelona esdevingués clarament la capital d'una euroregió amb límits similars als de l'antic Regne d'Aragó, tal com ja s'ha proposat en diversos fòrums.

---

<sup>11</sup> Les indústries d'alta tecnologia, d'acord amb la definició de l'OCDE, són: 1) la fabricació d'ordinadors i maquinàries d'oficina; 2) la fabricació d'aparells de ràdio, televisió i comunicació; 3) la fabricació d'aparells de precisió per a aplicacions mèdiques i instruments òptics. Les de tecnologia mitjana alta són: 1) els productes químics; 2) els vehicles de motor; 3) la maquinària i els equips elèctrics. Els serveis KIDS, per la seva banda, se subdivideixen en els d'alta tecnologia i en altres serveis intensius de coneixement. Entre els primers es troben els de telecomunicacions, els d'informàtica i les activitats de recerca i desenvolupament. Entre els segons, els de transport aeri, intermediació financera, ensenyament, assegurances, etcètera.

<sup>12</sup> El sector serveis es pot classificar en: serveis terciaris (béns de consum), quaternaris (transport, comerç, serveis financers i assegurances) i quinaris (entre els quals es troben l'educació, la informació, les indústries culturals, la sanitat, els serveis socials, l'art i el lleure).

83. *En segon lloc, Barcelona, en canvi, pot créixer ràpidament amb el desenvolupament de serveis quinaris.* Per fer-ho, té un gran avantatge comparatiu i competitiu sobre Madrid i la resta de ciutats espanyoles, com ara València i Bilbao, que s'orienten en aquesta direcció: la tradició cultural, la localització i el turisme, a més de les seves institucions en els àmbits de recerca, l'art, l'educació i la sanitat, sense oblidar l'hostaleria i la gastronomia.
84. Si comparem la ciutat amb la mostra de ciutats de l'estudi de Xavier Vives i Lluís Torrens (vegeu nota 1), *en els darrers vuit anys l'economia de la regió de Barcelona ha crescut lleugerament per sobre de la mitjana de 31 ciutats.* Això no obstant, i atès que ha experimentat un creixement de la població i sobretot de l'ocupació per sobre de la mitjana de la mostra, en termes de renda (VAB) per càpita i de productivitat ha experimentat un retrocés amb relació a la mitjana ponderada de la mostra.
85. *L'estudi esmentat afirma que Barcelona té uns resultats per sota del seu potencial com a ciutat seu i ciutat esbarjo.* Barcelona, per la seva grandària, qualitat de vida i entorn, té un important camp a recórrer en aquestes dues categories. Com a ciutat seu intentant atreure seus d'empreses de sectors competitius on la regulació a escala estatal no és crucial i, com a ciutat esbarjo, fent una aposta decidida pel turisme i l'oferta residencial de qualitat.
86. *En innovació, els baixos resultats s'ajusten a un potencial pobre en comparació amb les altres regions metropolitanes de l'estudi.* Els resultats són preocupants. Barcelona es troba en els darrers llocs dels rànquings en factors com la despesa en R+D, el percentatge d'ocupats industrials en el sector de l'electrònica, els ocupats en serveis d'alt coneixement, les demandes de patents, els professionals científics o tecnològics i la productivitat industrial. La distància de l'RMB amb les regions metropolitanes més dinàmiques, com Baviera, és molt gran i el benefici que l'AMB trauria d'una inversió més gran en R+D seria molt gran.
87. Aquesta situació és preocupant per al futur l'RMB si es considera que és una regió amb una fort teixit industrial i que la competència en qualitat/innovació és l'estratègia de futur de les indústries de les àrees més centrals davant dels processos de deslocalització i de competència de països perifèrics. La indústria catalana en el període recent ha creat ocupació contenint salaris i perdent productivitat relativa respecte a la mitjana europea (deu punts en el període 1994-2000 segons Gual *et al.*, 2004). L'RMB s'ha d'esforçar per assegurar la seva competitivitat futura mitjançant una aposta més decidida per l'R+D i la innovació tecnològica en general. També s'ha de dotar de les infraestructures de comunicacions necessàries.

- La mobilitat a l'AMB<sup>13</sup>

88. Dos fenòmens caracteritzen l'evolució de la mobilitat dels municipis metropolitans durant les dues darreres dècades: *l'increment del nombre i la longitud dels desplaçaments quotidians fets per la seva població i la tendència progressiva a basar aquests desplaçaments en mitjans de transport individuals.*
89. Hi ha un increment continuat dels desplaçaments de la població, tant del nombre com de la distància, no únicament per l'augment dels recorreguts que es fan, sinó també, i sobretot, per la dispersió territorial.
90. *Aquest augment de la mobilitat depèn clarament de l'evolució positiva que ha tingut l'accessibilitat a l'RMB* durant els darrers anys, tant a causa de les actuacions en el transport col·lectiu (no tant pel que fa a la inversió en noves infraestructures sinó a la millora en la diversitat, freqüència i intercanviabilitat dels serveis existents) com a la realització d'importantes obres d'infraestructura viària. D'altra banda, l'increment en el nivell de renda dels ciutadans els ha permès accedir de manera progressiva a la compra d'un vehicle privat, factor que també repercuteix en l'augment de l'accessibilitat.
91. *La millora de l'accessibilitat també ha permès una relocalització de les activitats residencials, productives i de tota mena.* Aquestes activitats, fins fa poc condicionades per la proximitat física, aprofiten ara l'increment d'accessibilitat per localitzar-se en indrets més allunyats on poden satisfer altres necessitats (de disponibilitat de sòl, de preu més baix, d'infraestructures més adients, o d'existència d'entorns més agradables) tot mantenint una proximitat real. La manca d'accessibilitat obliga a la proximitat física, mentre que l'augment permet la dispersió física sense renunciar a la proximitat real, mesurada en temps.
92. Hi ha factors que motiven el trasllat de les activitats, com ara la millora de la renda dels ciutadans, que cerquen una millor tipologia de residència, els alts preus de l'habitatge en certs municipis que dificulten, especialment als joves, arribar a tenir un habitatge, o l'alt preu del sòl industrial, que encareix la localització d'activitats productives. Però sense una millora real de l'accessibilitat, aquestes tendències no sempre es materialitzarien, ja que el cost del canvi de localització en temps podria arribar a compensar els beneficis que s'esperen obtenir.
93. L'increment d'accessibilitat té, doncs, un doble efecte: d'una banda permet a la població desplaçar-se amb més facilitat i satisfer així unes demandes cada vegada més exigents i, de l'altra, permet a la mateixa població, i també a les activitats, relocalitzar-se en el territori d'una manera més extensiva.

---

<sup>13</sup> Vegeu l'article "La mobilitat de les persones a la Regió Metropolitana de Barcelona", Joan López, Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona. Número 38 de la revista *Papers de l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona*, dedicat als nous reptes de la mobilitat a la regió de Barcelona.

94. Aquest augment de l'accessibilitat i el consegüent *augment de la mobilitat que comporta tenen conseqüències tant positives com negatives sobre la societat i el territori. Com a impacte positiu tenim òbviament, l'augment de les oportunitats*, de les possibilitats d'elecció que obre als ciutadans, que poden triar entre un ventall territorial més ampli on portar a terme les seves activitats de residència, feina, estudi, lleure, compres.
95. *Al costat d'aquesta conseqüència d'efectes positius inqüestionables apareixen, però, una altra sèrie d'elements de caràcter negatiu.* Entre aquests elements, s'han d'apuntar aspectes com el consum energètic, la contaminació, el consum de sòl, l'augment de la sinistralitat, amb els costos socials i personals que comporta, i la pèrdua de temps invertit en els desplaçaments. També es poden mencionar altres elements més difícils de quantificar però igualment importants, com la pèrdua de l'essència pròpia de la ciutat, que veu minvar progressivament els seus valors com a espai de trobada i d'intercanvi per sotmetre's a l'estructura que imposen els vehicles i les infraestructures de transport.
96. *Malgrat aquests inconvenients, i tenint en compte les tendències de creixement de la mobilitat apuntades, sembla, però, que els elements positius de la mobilitat superen els negatius:* els individus es continuen desplaçant i, per tant, es pot concloure que a l'hora d'avaluar els costos i beneficis que els suposa la mobilitat, els segons superen els primers. I si bé és cert que una part important d'aquesta mobilitat té un component d'obligatorietat, producte dels desequilibris existents entre la localització de la residència i la resta d'activitats, especialment la laboral, no es pot oblidar que una altra part, igualment important, respon al que es pot anomenar "mobilitat voluntària", producte del major nivell d'exigència en les demandes dels individus.
97. *El vehicle privat té un pes molt important com a mitjà de transport en la majoria de desplaçaments metropolitans, tant extramunicipals com intramunicipals, en detriment del transport col·lectiu.* Una de les principals causes d'aquest augment del transport individual en el conjunt de desplaçaments és la tendència mostrada per la població a ampliar progressivament el nombre de destinacions dels seus desplaçaments, que tendeixen a dispersar-se sobre el territori per arribar a punts més diversos. Com a conseqüència, la proliferació de fluxos dispersa els desplaçaments sobre el territori i dificulta enormement la possibilitat que siguin servits amb transport col·lectiu.
98. *La pèrdua d'eficiència del transport col·lectiu que representa aquesta dispersió dels fluxos entre els municipis s'agreuja amb la caiguda de les densitats d'ocupació de sòl urbà,* motivada per la proliferació d'habitatges familiars, que ha suposat que els nuclis de població relativament densos perdin pes. Així, segons dades de l'*Enquesta de la Regió de Barcelona 2000*, el percentatge de persones que vivien en un pis ha baixat en el conjunt de la regió metropolitana des del 83,4% el 1995 al 79,6% el 2000.

Amb això, el conjunt del territori esdevé més homogeni pel que fa al repartiment dels seus habitants, però aquest increment de l'ocupació urbana representa un augment de la superfície que ha de cobrir el transport col·lectiu i, a més a més, perden pes els nuclis especialment concentrats que proporcionen la densitat mínima necessària per tal que el transport col·lectiu sigui eficient.

99. Aquest increment de l'ocupació del sòl degut a activitats industrials o residencials no afecta només, òbviament, el transport, sinó que *també repercuteix en la reducció i connexió dels espais naturals i en la pèrdua de sòl destinat a activitats agrícoles, ramaderes i forestals.*
100. D'aquesta manera, *l'augment de la superfície ocupada, per la dispersió de la població i les activitats sobre el territori, juntament amb la dispersió dels fluxos de mobilitat, són els principals responsables que l'increment de la mobilitat observat en els darrers anys s'hagi basat fortament en els mitjans de transport individuals*, ja que el transport col·lectiu, per ser eficient (eficaç i econòmic), necessita que es donin dues condicions bàsiques: un llindar mínim de densitat urbana i una certa focalització dels desplaçaments.
101. *A aquesta multiplicació dels orígens i les destinacions dels fluxos de mobilitat se suma, a més a més, un altre factor que afegeix complexitat als desplaçaments de la població: la irregularitat, diversitat i dessincronització creixent dels horaris.* Aquestes tendències es manifesten en la variabilitat dels desplaçaments, tant pel que fa als orígens i les destinacions com a la freqüència temporal, sobretot en el cas de la mobilitat no obligada. Aquesta variabilitat dificulta la identificació de fluxos concrets de mobilitat als quals donar resposta amb transport col·lectiu, ja que la imprevisibilitat de la demanda impedeix la planificació de l'oferta.
102. *Davant d'aquesta situació de creixent complexitat dels desplaçaments, el transport individual ha tendit a imposar-se perquè és més flexible.*
103. *Aquesta tendència creixent a incrementar els desplaçaments i a fer-los en vehicle privat presenta nombrosos impactes negatius que no són avaluats per la població de forma individual*, però que tenen una important repercussió no únicament en l'eficiència global del sistema de mobilitat, sinó també en el conjunt de l'estructura socioeconòmica de la regió i de la base territorial que la sustenta.
104. *Per tal de saber com actuar amb relació als desplaçaments que es generen cal analitzar-ne la causa.* En aquest sentit, es poden distingir quatre grans categories de mobilitat en funció del nivell de necessitat:
- Mobilitat innecessària: la que es produeix com a conseqüència d'una manca de reflexió sobre les possibilitats alternatives al desplaçament i sobre els efectes negatius que aquest desplaçament pot tenir.
  - Mobilitat ignorant: la que no coneix les possibilitats de trobar a prop allò que es busca lluny, o les possibilitats de fer-ho amb un mitjà de transport més eficient des del punt de vista individual i/o social.

- Mobilitat ineficient: la que és producte del mal funcionament del sistema de mobilitat, ja sigui a causa del disseny o de la gestió de les infraestructures.
- Mobilitat obligatòria: la que, com s'ha explicat més amunt, respon als desequilibris existents a escala local entre la població i les activitats, ja siguin laborals, comercials, d'estudi, de lleure, etc.

105. Per minimitzar els impactes negatius de la mobilitat privada hi ha diferents tipologies de polítiques de transport. *El primer grup està format per les mesures adreçades a reduir el volum de desplaçaments fets amb mitjans de transport mecanitzats.* Es poden identificar, bàsicament, tres tipus de mesures d'aquest tipus sorgides fins ara:

- Les que es basen en la promoció de les ciutats diversificades, tant pel que fa a la població com al conjunt d'equipaments i activitats que ofereixen.* El principal avantatge de la ciutat diversa és el fet que quant més varietat de possibilitats proporcioni una ciutat menor necessitat de desplaçar-se tindran els seus ciutadans per satisfer les seves demandes. De fet, les noves pautes de localització de bon nombre d'equipaments comercials i de lleure a l'RMB, abandonant progressivament les ubicacions perifèriques per resituar-se a l'interior dels teixits urbans, apunten en aquest sentit, i miren d'aconseguir una major proximitat a la població, possibilitant així l'afluència a peu. En un sentit més ampli, la planificació de noves àrees urbanes partint d'una mixtura d'usos (residencials, comercials, productius) comença a ser evident en moltes de les grans operacions urbanístiques que es duen a terme en l'actualitat.
- Les que tracten d'incidir sobre el mateix planejament urbanístic per tal d'aconseguir ciutats compactes,* on la proximitat física de les activitats urbanes permeti els desplaçaments a peu. Aquest tipus de mesures no únicament fan possible suprimir la necessitat de recórrer al transport mecanitzat, sinó que, gràcies a l'augment de la densitat que provoquen, permeten assolir la massa crítica necessària per garantir l'eficiència del transport col·lectiu en els desplaçaments exteriors.
- Mesures que promulguen una ordenació dels usos del sòl urbà no tant per facilitar l'accessibilitat a peu com per afavorir els desplaçaments amb transport col·lectiu tot optimitzant la relació entre la seva oferta i la localització dels punts de demanda.* Aquesta optimització s'aconsegueix a partir de l'assignació de localitzacions a les empreses en funció del seu perfil de mobilitat, tot seguint el principi de *the right business at the right place*. Aquest tipus d'ordenació, vigent als Països Baixos des de fa més d'una dècada, consisteix en la classificació de les diverses empreses a partir de l'estimació del volum i el tipus de mobilitat que generaran. A partir de la identificació d'aquest perfil, se'ls assigna un tipus de localització determinada.



106. *Paral·lelament, i per a tots els desplaçaments que no han pogut ser suprimits, altres tipus de mesures miren de trobar solucions que satisfacin les demandes individuals tot minimitzant els seus impactes negatius.* El seu objectiu final és proporcionar el sistema de transport adaptat a les necessitats individuals de cada persona tot intentant que aquest sistema es basi en la major mesura possible en mitjans col·lectius. Les mesures proposades en aquest sentit són principalment quatre:

- a) *Les que se centren en la millora de l'oferta de transport col·lectiu enfocant els seus esforços tant a l'extensió i freqüència de la xarxa com, sobretot, a la millora de la connectivitat de les línies existents.* És fonamental que la millora del transport col·lectiu miri de basar-se tant en l'eficàcia (de proximitat, de temps, de flexibilitat) com en el confort per poder competir amb el transport privat, atès que la població valora cada vegada més el seu temps i la comoditat. La ràpida incorporació dels avenços tecnològics al sistema de transport col·lectiu, el seguiment de la satisfacció de la demanda a partir d'indicadors de qualitat i l'elaboració contínua de plans de millora del sistema són mesures que permeten aquesta millora.
- b) *Les que promouen la intermodalitat, és a dir, la utilització combinada de diversos mitjans de transport, ja sigui públic-públic o públic-privat.* En el cas de la intermodalitat entre mitjans de transport col·lectius, la constitució de l'Autoritat del Transport Metropolità, l'any 1996, ha representat una millora qualitativa important per als ciutadans de la Regió Metropolitana de Barcelona. Pel que fa a la intermodalitat entre transport públic i privat, però, les iniciatives han estat força més tímides (els exemples de creació de les infraestructures necessàries per al *park and ride* encara són escasses a la regió) i, en conseqüència, els resultats són més aviat modestos.
- c) *Les que busquen una col·lectivització dels desplaçaments a partir de mitjans de transport privats.* Tal seria el cas del vehicle compartit o la creació de xarxes de vehicles a disposició dels ciutadans en determinats punts de les ciutats.
- d) *Finalment, les que tracten de dificultar o impedir l'accés a determinades àrees de la ciutat als vehicles privats a partir, bàsicament, de tres grans línies d'actuació.* En primer lloc, l'establiment de peatges, ja sigui al centre de la ciutat (com s'ha provat a Roma, Londres, Trondheim o Gènova) o a les rondes i als principals accessos (com és el cas d'Estocolm). Aquestes mesures permeten reduir el trànsit al centre de les ciutats, alhora que representen una font d'ingressos que acostuma a revertir en la millora de sistemes de transport alternatius. Tot i així, aplicar-les requereix la garantia d'alternatives suficients que permetin als ciutadans accedir a les ciutats amb transport col·lectiu. En segon lloc, a partir de les limitacions d'estacionament, permanents o en funció de determinats dies i/o hores. En tercer lloc, a partir del disseny de carrils bici i la delimitació d'àrees per a vianants o zones de prioritat invertida on els elements urbans estiguin concebuts per afavorir els desplaçaments a peu.

107. *Finalment, i partint de la premissa que sempre hi haurà un nombre determinat de desplaçaments privats*, tenim les mesures que no se centren en la necessitat de reduir la mobilitat o la proporció de desplaçaments amb transport privat, sinó en la recerca de solucions basades en la millora d'aquest transport privat de manera que es minimitzin els seus impactes negatius més greus. Destaquen com a propostes més destacades en aquests sentit:
- a) Les que se centren en el redisseny de vehicles, tant pel que fa al volum, a la contaminació que provoquen o a l'energia no renovable amb què funcionen.
  - b) Les enfocades a la millora de les infraestructures actuals per tal de reduir-ne l'impacte mitjançant la millora del disseny i la tipologia dels materials que s'utilitzen per construir-les.
108. Davant la necessitat de promoure aquestes mesures en bona part del territori metropolità cal preguntar-se sobre els instruments de què es disposa per tal de fer-les efectives. En principi, i de manera molt genèrica, se'n poden destacar cinc:
- a) *Formació dels ciutadans* que es desplacen per tal de fer-los prendre consciència dels efectes de la seva mobilitat, no únicament a escala individual sinó també en el conjunt de la societat i el territori. El coneixement dels efectes reals de la mobilitat pot ser un dels principals instruments, especialment en la lluita contra la mobilitat innecessària.
  - b) *Informació als ciutadans* sobre les possibilitats de portar a terme les seves activitats al lloc més proper possible, o sobre la possibilitat de fer els seus desplaçaments amb un mitjà de transport més sostenible. La informació és especialment útil per tal de reduir la mobilitat ignorant.
  - c) *Gestió metropolitana de la mobilitat*, amb un àmbit territorial d'actuació que respongui a les necessitats reals de transport, per tal de garantir-ne un funcionament eficient, especialment pel que fa al sistema de transport col·lectiu. La millora d'aquesta eficiència permet, d'una banda, reduir la mobilitat ineficient i, de l'altra, transvasar una part dels desplaçaments fets amb mitjans privats cap al transport col·lectiu.
  - d) *Planejament - regulació a escala territorial i urbanística*, per tal d'aconseguir un model de ciutat compacta urbanísticament i diversificada sectorialment que permeti ajustar al màxim possible les necessitats dels ciutadans i l'oferta disponible al seu municipi. Aquest tipus d'eines són capaces de reduir d'aquesta manera una part considerable de la mobilitat obligatòria, alhora que milloren l'eficiència del transport col·lectiu.
  - e) *Marc econòmicofiscal i legal sancionadors*, que permetin dissuadir de la utilització de mitjans de transport privats en els desplaçaments, però que poden ser utilitzats igualment per tal de promoure l'ús de mitjans de transport privats de nova generació i amb baixos impactes negatius.



- Darreres dades<sup>14</sup>

109. *La primera constatació que es pot fer és que la mobilitat ha crescut força a la Regió Metropolitana de Barcelona en els darrers anys.* Si l'any 2001 els habitants de l'RMB van fer un total de 49,9 milions de desplaçaments setmanals, el 2006 aquesta xifra va pujar fins a 101,2 milions: un increment del 102,6% en cinc anys.
110. *La primera constatació és que es tracta d'una mobilitat amb una forta autocontenció,* ja que l'any 2006 el 70% dels desplaçaments fets per la població resident a la Regió Metropolitana de Barcelona en dia feiner i el 65,3% en dissabte i festiu van tenir l'origen i la destinació a la mateixa comarca de residència. El Barcelonès és la comarca que presenta un grau d'autocontenció més elevat.
111. Si aquesta anàlisi es fa prenent com a referència els desplaçaments entre municipis, el grau d'autocontenció és encara més gran, atès que el 71,7% dels desplaçaments en dia feiner i el 65,8% dels que es fan en dissabte i festiu són intramunicipals, dins del mateix municipi.
112. Les dades globals de l'RMB reforcen aquesta hipòtesi, ja que els desplaçaments interns (els que es fan dins de cadascuna de les corones) suposen el 83,2% del total en dia feiner i el 78,1% en festiu. El 2001 aquesta tipologia de desplaçaments era més gran i arribava al 85,5%. Aquesta baixada de l'autocontenció és, indubtablement, una de les causes de l'augment dels desplaçaments. Per la seva banda, el 2006 les connexions entre corones van suposar un 13,8% dels desplaçaments en dia feiner i un 13,9% en dissabte i festiu. Els desplaçaments exteriors (fora de l'RMB) només representen un 3% del total en dia feiner, però el seu pes puja força en dissabte i festiu, ja que arriba al 8% dels desplaçaments.
113. Els dies feiners, el 24,7% dels desplaçaments són per motiu ocupacional (un 17% per feina i un 7,7% per estudis), mentre que el 30,2% són per motiu no ocupacional (hi destaquen, amb un 7,3%, les compres). El 45,1% dels desplaçaments restants són per al retorn a casa. Els dissabtes i festius, com és lògic, la motivació dels desplaçaments és força diferent. El motiu ocupacional baixa al 3,7% i el no ocupacional puja al 49,1%, amb el lleure (13,6% del total) com a principal motiu del desplaçament.

## FEINERS

## DISSABTES I FESTIUS

---

<sup>14</sup> Vegeu *Enquesta de mobilitat quotidiana de Catalunya 2006*. ATM i Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya; *Enquesta de Mobilitat quotidiana 2001*. ATM; *Informe de seguiment del Pla director d'infraestructures 2001-2010* (desembre 2007). ATM.



114. A l'RMB, el pes dels desplaçaments per motiu ocupacional (feina i estudis) s'ha reduït en els darrers cinc anys, mentre que s'ha incrementat en deu punts el pes dels desplaçaments no ocupacionals. La comparació es pot analitzar a la taula següent:

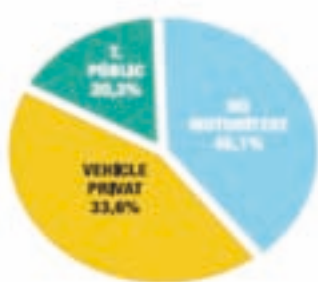
MOTIU DESPLAÇAMENT	% enquesta 2001	% enquesta 2006
Ocupacional	28,0%	20,1%
No ocupacional	24,3%	34,3%
Retorn a casa	47,7%	45,5%

115. Prenent les dades setmanals globals, a l'RMB la major part dels desplaçaments són no motoritzats (a peu i amb bicicleta), concretament un 45,9% del total. El transport privat és el següent mitjà de transport, ja que representa el 35,6% del total. El transport públic és el mitjà utilitzat en el 18,5% dels desplaçaments.

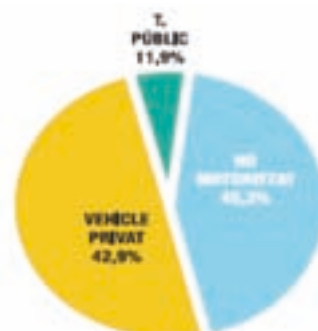
116. Si comparem aquestes dades amb les de l'enquesta de 2001, s'observa una reducció de poc més d'un punt del pes del transport privat (que representava un 36,5% el 2001) i una forta reducció del transport públic (utilitzat pel 25,4% dels desplaçaments el 2001), compensada per l'important increment dels desplaçaments no motoritzats (que passen del 38,2% de l'any 2001 al 45,9% de 2006).

117. La distribució de la utilització dels diferents mitjans de transport de l'any 2006 en feiners i festius és la següent:

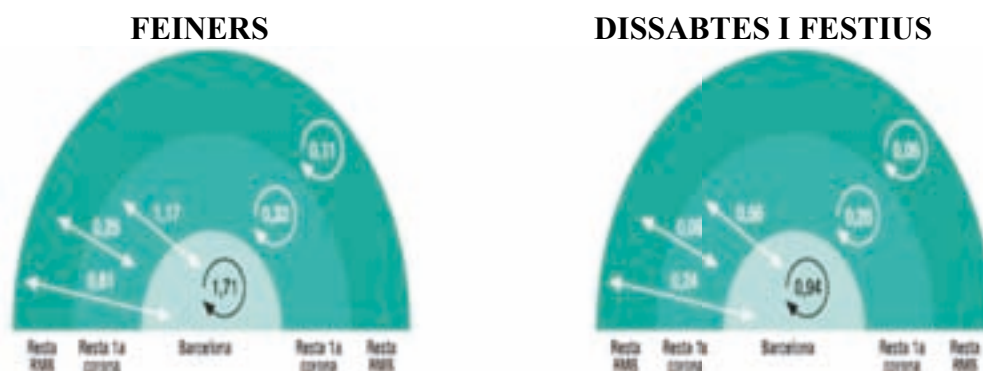
#### FEINERS



#### DISSABTES I FESTIUS



118. Els millors resultats per al transport públic s'assoleixen en els desplaçaments interns a Barcelona. A mesura que els desplaçaments s'allunyen de la ciutat, la quota de transport públic decreix. La ràtio *desplaçament transport públic/desplaçament transport privat*, com es pot veure al gràfic següent, baixa clarament a mesura que ens allunyem de Barcelona. Així, prenent els dies feiners com a referència, mentre que els ciutadans de Barcelona utilitzen un 71% més el transport públic que el privat per desplaçar-se a la ciutat, i un 17% més el transport públic quan es desplacen als municipis de la resta de la 1a corona, els valors de la ràtio són força baixos quan parlem dels ciutadans de la resta de la 1a corona i encara més quan analitzem els habitants de la resta de l'RMB. Aquests darrers utilitzen quasi deu vegades més el transport privat per a desplaçaments dins la resta de l'RMB i quatre vegades més per desplaçar-se a la resta de la primera corona.



*Nota: la ràtio compara els desplaçaments amb transport públic amb els desplaçaments amb transport privat. El valor 1 indica que la utilització d'ambdós tipus de transport és similar, mentre que els valors superiors a 1 assenyalen un predomini del transport públic. Finalment, com més baix és el valor, més gran és el pes del transport privat.*

119. Quant a l'evolució de l'índex de motorització a l'àrea territorial que l'ATM considera regió metropolitana a l'efecte del transport,<sup>15</sup> entès com el quocient del nombre de turismes dividit per la població, i expressat en tant per milers, presenta una lleugera reducció en el conjunt de la regió, concretament del 1,8%, en el període 1998-2006. En canvi, si l'evolució s'analitza per àmbits territorials, s'aprecien comportaments diferencials força significatius. Els increments més grans es localitzen en els àmbits de Mataró, Terrassa, Sabadell, Vilanova i Vilafranca del Penedès. La ciutat de Barcelona, per la seva banda, ha tingut una disminució propera al 11,6% en els darrers vuit anys i se situa per sota de l'índex 376, quan la mitjana del conjunt de l'RMB és de 419 turismes/1.000 habitants. El principal motiu d'aquest descens és la baixa motorització de la població immigrant, captiva del transport públic.

<sup>15</sup> Informe de seguiment del Pla director d'infraestructures 2001-2010 (desembre 2007). ATM.

120. A l'àmbit A1, el valor mitjà (406) també és molt semblant al de Barcelona, si bé la dispersió és significativa. Sant Just Desvern ja s'aproxima a un valor de 485 turismes, mentre que l'Hospitalet de Llobregat o Santa Coloma de Gramenet se situen al voltant de 345 turismes / 1.000 hab. En el gràfic adjunt s'aprecia com la majoria dels municipis de l'aglomeració de Barcelona tenen una motorització situada sota l'índex 500, mentre que els que presenten valors més alts tendeixen a localitzar-se a les comarques de l'Alt Penedès i el Vallès Oriental. S'observa que la major part de municipis presenten reduccions al darrer any.

### EVOLUCIÓ DE LA MOTORITZACIÓ (1991-2006)

Zona	Motorització	Motorització	Motorització	Increment	Increment	Increment
	Total 1991	Total 1999	Total 2006	1991-1999 %	1999-2006 %	1991-2006 %
Barcelona	388,7	424,4	399,0	9,2	0,3	-8,1
A1	309,6	386,6	419,6	24,9	32,5	6,1
A2	347,7	424	463,2	21,9	33,2	9,2
Caldes de M.	401,7	492,2	489,6	22,6	21,9	-0,6
Mataró	351,1	435,2	517,5	24,0	47,4	18,9
Manorell	354,9	484,6	515,1	36,6	45,1	8,3
Sabadell	353,1	451,2	483,9	27,8	37,1	7,3
Terrassa	376,7	447	509,6	19,0	35,6	14,0
Granollers	392,3	493,4	489,2	23,2	23,9	0,6
Vilanova	386,7	468	533,6	21,0	38,0	14,0
Vilanova	354,7	415	443,7	17,0	26,1	6,9
Total RMB	360,6	425,5	425,6	18,0	18,0	0,0

Font: ATM.

#### - Situació actual de les inversions<sup>16</sup>

120. La situació dels diferents projectes d'inversions incloses en el Pla director d'infraestructures 2001-2010 es pot resumir de la manera següent:

##### A) Actuacions acabades

La principal actuació que ja està en servei, tot i que encara no íntegrament, és la xarxa de tramvies (Trambaix i Trambesòs). L'any 2007 ha arribat a Sant Feliu i a Gorg, i pel 2008, a la Rambla de la Mina. El metro lleuger de Can Cuiàs (L11), la conversió de la línia L4 a L2 i l'aeri Olesa-Esparreguera també són actuacions plenament en servei. La principal realització del programa d'intercanviadors és la posada en servei de Quatre Camins.

##### B) Actuacions en execució

Dins del programa d'ampliació de xarxa cal fer esment de les obres de prolongació de la línia L2 Pep Ventura-Badalona Centre, que estan en plena execució. Les obres de prolongació de la línia L3 estan en execució i es preveu que finalitzin a l'octubre de 2008. Les obres de prolongació de la línia L5 s'han reprès el 2007 i avancen a bon ritme. La construcció de la línia L9 de Metro segueix el seu curs. La inauguració del tram 4 (Badalona i Santa Coloma) està prevista per a setembre de l'any 2009.

Dins de la xarxa d'FGC, cal destacar l'execució de les obres de la prolongació Terrassa Rambla-UPC/Vallparadís-Can Roca. Dins del programa de modernització i millora, continua l'execució de les obres a la línia Llobregat-Anoia d'FGC, en concret el tram Martorell-Olesa.

<sup>16</sup> Informe de seguiment del Pla director d'infraestructures 2001-2010 (desembre 2007). ATM.

Així mateix, s'està fent l'adaptació de les estacions d'FMB i FGC per a persones amb mobilitat reduïda (PMR) i la supressió dels passos a nivell de la línia Llobregat-Anoia.

Dins del programa d'intercanviadors, cal destacar especialment la construcció de l'intercanviador de Sagrera Meridiana, que ha entrat en servei al primer trimestre de 2007. La remodelació de l'intercanviador d'Arc de Triomf ha estat iniciada.

Pel que fa a la resta de les actuacions incloses en el programa de modernització i millora, la totalitat estan en execució o ja s'han finalitzat.

#### *C) Actuacions en projecte*

Les principals actuacions que estan en projecte corresponen a les prolongacions de la línia L8 pel centre de Barcelona (pendent de la publicació de l'estudi informatiu), de la línia L2 entre Sant Antoni i Fira 2 (projecte constructiu pendent d'aprovació). Altres actuacions destacables en projecte són la prolongació de la línia L4 entre la Pau i Sagrera TAV i la prolongació de la línia L1 fins al Prat. Amb relació a l'intercanviador de plaça Catalunya i la connexió d'FGC Barcelona-Vallès, s'ha iniciat la redacció de l'estudi informatiu d'una nova cua de maniobres.

Dins del programa d'ampliació de xarxa, s'ha iniciat la redacció de l'estudi informatiu del perllongament de la L1 fins a Badalona Centre.

La línia Castelldefels-Sant Boi-Sarrià ha estat objecte de reconsideració, i durant l'any 2007 s'han iniciat els estudis informatius per al perllongament de la línia 3 fins a Sant Feliu de Llobregat i de l'L6 fins a Finestrelles. Tots dos estudis es troben en fase de redacció.

#### *D) Actuacions pendents de projecte*

Dins del programa d'ampliació de xarxa ja no resta cap actuació pendent de projecte o estudi informatiu

#### *E) Programa d'actuacions a la xarxa ferroviària estatal*

Al mes de maig de l'any 2006 es va inaugurar el servei parcial per a viatgers de la línia el Papiol-Mollet (tram Cerdanyola - Sant Cugat - Rubí - Castellbisbal - Martorell). Pel que fa a les actuacions lligades a l'arribada del TAV, semblen finalment acabades, però amb un important retard respecte als terminis establerts al seu moment.

D'altra banda, el Ministeri de Foment ha iniciat la redacció de l'estudi informatiu del nou tram Castelldefels - Sant Boi - Sant Joan Despí-Cornellà de la xarxa de rodalies d'ample ibèric.

121. El resum de la inversió realitzada en el marc del PDI el 31.12.2007 és la següent (en milions d'euros, no incloent-hi l'IVA), és el següent:

<b>Programa</b>	<b>Import PDI</b>	<b>Estimació cost total</b>	<b>Import d'adjudicació</b>	<b>Pendent licitació</b>
Ampliació de xarxa	4.431,9	9.394,7	4.479,4	2.955,8
Intercanviadors	226,2	341,3	119,4	203,2
Modernització o Millora	764,8	1.570,6	866,8	607,2
<b>Total (1)</b>	<b>5.423,0</b>	<b>11.306,6</b>	<b>5.465,7</b>	<b>3.766,2</b>

(1) No inclou les inversions de l'Administració General de l'Estat en la xarxa estatal.  
Font: ATM.

- L'AMB com a plataforma logística<sup>17</sup>

122. *La posició geoestratègica de Catalunya en general, i de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, en particular, és un dels actius del creixement econòmic i logístic del país*, ja que aquí es produeix la confluència dels corredors més importants de la Península i del sud d'Europa, hi ha una gran connectivitat amb Europa pel corredor mediterrani nord i es disposa de la forta dimensió marítima de Catalunya a través dels ports de Barcelona i Tarragona.
123. *Malgrat això, cal alertar sobre l'existència d'amenaques evidents que s'han d'afrontar*: alguns corredors crítics tendeixen al col·lapse, com el corredor del Baix Llobregat, la B-30 o les connexions amb els ports i els passos fronterers. A més, el desenvolupament d'altres corredors europeus i el desplaçament del centre de gravetat cap a l'Europa de l'Est, infligeix un risc de debilitació de la capacitat d'atracció.
124. *El pes econòmic de Barcelona en el context espanyol i europeu se suporta gràcies a la històrica vocació industrial i comercial de Catalunya, en la qual el transport, les comunicacions i la logística han tingut un paper fonamental*. La importància socioeconòmica de la logística a Catalunya és evident. El sector econòmic representa el 4% del valor afegit brut de Catalunya i el 12% del VAB del sector serveis, i suposa més del 4% de l'ocupació catalana.
125. Per la seva banda, la plataforma logística del delta del Llobregat és una de les concentracions d'infraestructures i activitats logístiques més importants d'Europa. Malgrat això, la seva posició i el desenvolupament urbanístic que es produeix al seu voltant en comprometen la viabilitat operativa, especialment a causa de les dificultats d'accés i de generació de nou sòl logístic.
126. El creixement del transport de mercaderies (superior al 12% en els darrers cinc anys) és un símptoma del dinamisme del sector logístic català; però la plataforma logística requereix el desplegament d'actuacions urgents (infraestructures i serveis) capaces de fer viable el seu desenvolupament per tal d'aconseguir que Barcelona i Catalunya siguin competitives en els mercats internacionals i en l'economia globalitzada, sense renunciar a la compatibilitat amb la resta d'activitats.

---

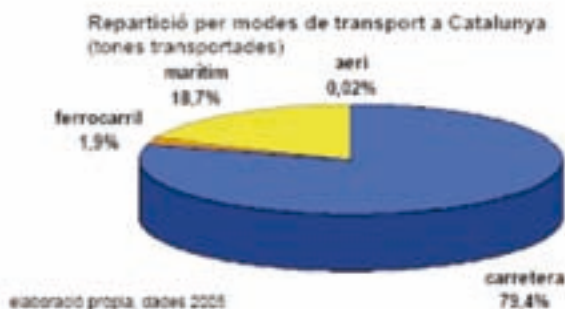
<sup>17</sup> Vegeu document *La plataforma logística a Catalunya. Mirada al present, visió de futur*. Barcelona Centre Logístic Catalunya. Abril 2007.



127. Dins de l'esforç general per adaptar-se a aquest creixement del sector, el Pla estratègic metropolità aposta per un seguit de projectes estratègics amb un important pes de les activitats logístiques i de transport:

MUNICIPIS	PROJECTES
<b>Barcelona</b>	Parc logístic Zona Franca Ampliació Fira Districte 38 i barri de la Marina Parc Científic de Barcelona Districte 22@
<b>L'Hospitalet de Llobregat</b>	City Metropolitana de l'Hospitalet Gran Via de l'Hospitalet
<b>El Prat de Llobregat</b>	Centre Direccional Ciutat aeroportuària Mas Blau II ZAL (2a fase)
<b>Viladecans</b>	Parc Aeronàutic i de la Mobilitat Parc de Negocis
<b>Sant Boi de Llobregat</b>	Prologis
<b>Castelldefels</b>	Parc Mediterrani de la Tecnologia
<b>Esplugues de Llobregat</b>	Projecte Imagina

128. Però, malgrat l'esforç que l'Administració ha fet i fa en la planificació i programació de les infraestructures (PEIT, PITC, inversió Estatal en infraestructures de transport prevista a l'Estatut, etcètera), cal insistir, davant la competència d'altres "territoris logístics", en la importància d'executar les actuacions previstes, complir el programa d'inversions i aclarir l'entorn de gestió, a més de defensar l'existència de mecanismes de readaptació constant de les solucions als nous reptes del sector logístic.
129. El desenvolupament del sector i la construcció de noves infraestructures s'han de compatibilitzar amb el requeriment de preservació del medi ambient i d'integració al territori. La minimització i assumpció de les externalitats ambientals és un dels reptes que ha d'afrontar la mobilitat de persones i mercaderies.
130. Més del 80% de les mercaderies es transporten per carretera, tal com indica el gràfic següent. Es posa de manifest la dependència excessiva respecte a un sol mode. I és que el transport per carretera és i continuarà sent el principal mode de transport, però cal diversificar-lo en benefici del transport ferroviari i marítim.



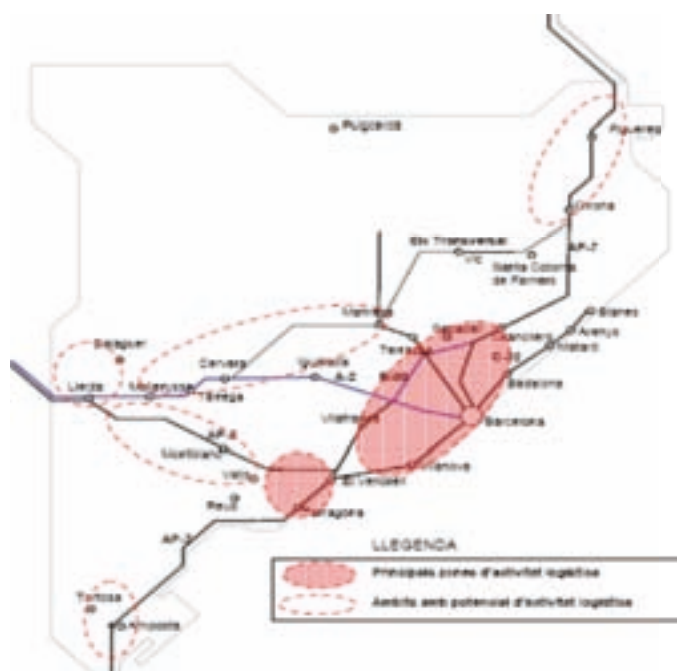
Font: Barcelona Centre Logístic.

131. Juntament amb les inversions portuàries que s'han de dur a terme, el Port necessita garantir la capacitat dels accessos viaris i ferroviaris, la connectivitat ferroviària amb el hinterland peninsular i europeu, la dotació de sòl logístic complementari per a l'activitat portuària i la millora contínua de la qualitat de determinats serveis portuaris: estiba, transport terrestre, inspecció, etc.
132. El sistema logístic de Catalunya basa la seva fortalesa i singularitat en l'existència de dos ports d'abast global: Barcelona i Tarragona. El mode marítim (60% dels tràfics internacionals) és el que ha de garantir la competitivitat de Catalunya en el marc de la globalització de l'economia, i requereix, per tant, un ple desenvolupament. En aquest sentit, el Pla director del port de Barcelona (1997-2011) preveu la inversió de 1.800 milions d'euros, mentre que el Pla director del port de Tarragona (2000-2014) té previstos 750 milions d'euros d'inversions.
133. El transport de mercaderies a l'aeroport de Barcelona es manté a un nivell baix si es compara amb altres nusos logístics europeus. I és que la participació del tràfic aerí en el sector de la logística a Catalunya és testimonial. El desenvolupament d'aquest sector va lligat, d'una banda, a la capacitat de l'aeroport de Barcelona d'esdevenir un centre de connexions intercontinentals, i, de l'altra, a solucions encaminades a la millora de la gestió, com ara l'aposta per desenvolupar la capacitat de gestió autònoma de l'aeroport de Barcelona, dur a terme una regeneració contínua de la qualitat dels serveis als passatgers i a les mercaderies i aprofundir en la "comercialització" de l'aeroport de Barcelona mitjançant la política activa d'atracció d'operadors i de línies.
134. Malgrat que ja hi ha un marc normatiu i de planificació, no es poden endarrerir més les inversions i la gestió per fer competitiu el transport ferroviari, ja que aquest ha anat perdent quota de mercat en els darrers anys (2000 a 2005: 2,5 a 1,9%). Per tal de capgirar aquesta tendència cal agilitar la connectivitat externa del sistema logístic (a través dels ports i dels passos fronterers), resoldre els colls d'ampolla i les disfuncions operatives de la xarxa, eliminar les incerteses dels nous operadors i generar confiança en els carregadors (particularment amb relació als grans complexos industrials, com els de SEAT, NISSAN o altres).





135. Catalunya té unes 800 hectàrees de sòl logístic especialitzat que no només han de tenir un paper estrictament logístic, sinó que cal valoritzar les funcions econòmiques, socials, territorials i de mobilitat pròpies de les plataformes logístiques. Les plataformes logístiques permeten desenvolupar el model òptim de sistema logístic, però això requereix promoure i distribuir racionalment el sòl logístic lligant-lo a les necessitats del sistema mateix, potenciar la intermodalitat en les plataformes, considerar l'ús logístic públic com a sistema general i vetllar perquè les plataformes logístiques s'integrin des dels punts de vista mediambiental i territorial.



136. El sector de la logística ha evolucionat en concordança amb altres països europeus. Es caracteritza per l'atomització que presenta, però les tendències de futur indiquen que es tendirà a una major integració empresarial a causa dels increments de costos d'operació (costos laborals, costos de combustibles, tarifacions ambientals i d'infraestructures, etc.). Cal aprofitar el procés d'integració empresarial i d'adaptació del sector per millorar-ne la competitivitat i la capacitat d'adaptació als canvis i requisits operatius, ambientals i de qualitat de servei i per tal de fer front a les properes accions estratègiques d'entorn (millora de la xarxa i de la gestió, infraestructures de servei als vehicles pesants, millora tecnològica de vehicles i combustibles, etc.).

#### - La situació de la innovació a l'AMB<sup>18</sup>

137. *L'àrea de Barcelona parteix d'una situació força complicada en aquest àmbit. Pel que fa al teixit empresarial, no disposa de grans empreses industrials autòctones que puguin ser motors per a la innovació. Té, en canvi, amb fort teixit de petites i mitjanes empreses que, amb els recursos financers i el suport necessari, poden generar i incorporar un alt nivell innovador als productes. També tenim necessitat d'atreure, produir i retenir talent. Els nostres productes no poden competir en preus baixos sinó que han d'incorporar valor afegit.*

138. *La diagnosi de la situació de la innovació a l'AMB és la següent:*

##### 1/ Sectors d'activitat. Imatge de ciutat

- Es pretén innovar en sectors on no hi ha especialització.
- És imprescindible disposar d'una imatge més efectiva que permeti que Barcelona es posicioni com a referent internacional en termes d'innovació. Es pot aprofitar que la marca Barcelona ja té un valor internacional (en qualitat de vida, per exemple).
- Un punt feble: la tradició catalana de pime (molt positiva) però que s'ha portat massa lluny i que incapacita per pensar en la gran empresa que manca.

##### 2/ Qüestions de coordinació i col·laboració

- Necessitat d'intercanvis més efectius entre tots els agents implicats en la innovació. La col·laboració i l'intercanvi són deures pendants.
- No s'han desenvolupat espais d'interacció entre grans i petites empreses.
- Baixos resultats en innovació a les universitats a causa de la dificultat (i/o resistència) per atreure talent científic i emprenedor, a les deficiències en transferència de tecnologia i coneixement cap a la societat (la transferència de tecnologia no és una prioritat per a les universitats catalanes, els criteris d'avaluació del personal científic se centren en les publicacions) i a les deficiències de coordinació entre les universitats.

##### 3/ Ineficàcies

- Dèficits de gestió. Falta de management. Manquen perfils professionals per dirigir empreses d'alta tecnologia i també management professional en transferència de tecnologia.
- El desenvolupament de les infraestructures i la inversió en R+D
- No hi ha una gran disponibilitat d'institucions financeres que garanteixin recursos econòmics per al sector universitari en els negocis i viceversa, i per a l'establiment d'un fons d'inversió comú d'R+D.

<sup>18</sup> Elaboració feta a partir dels documents de la III Jornada Tècnica d'Estratègies d'Innovació per a l'AMB, organitzada pel Pla estratègic metropolità de Barcelona (desembre 2004).

139. L'anàlisi DAFO de la metròpoli de Barcelona permet avançar una visió del que podria esdevenir l'Àrea Metropolitana de Barcelona:

SITUACIÓ ACTUAL	PERSPECTIVES
<p><b><u>Fortaleses</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Organitzacions per al desenvolupament econòmic molt bones i actives.</li> <li>• Barcelona és una de les ciutats més atractives del món per viure-hi.</li> <li>• Riquesa i diversitat cultural.</li> <li>• Entorn internacional, divers i tolerant.</li> <li>• Projectes innovadors com el 22@ o el Parc de Recerca Biomèdica.</li> <li>• Bona diversificació del teixit empresarial.</li> <li>• Sectors industrials creatius i forts.</li> <li>• Sector de serveis fort.</li> <li>• Universitats i escoles de negocis competitives.</li> <li>• Vivers d'empreses i parcs tecnològics bons.</li> <li>• Bona integració en projectes europeus.</li> <li>• Connexions bones i en desenvolupament: ampliació port i aeroport, TAV, etcètera.</li> </ul>	<p><b><u>Oportunitats</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Atreure noves inversions interiors, sobretot en indústries creatives.</li> <li>• Alt potencial innovador en els sectors de serveis.</li> <li>• Desenvolupar una qualitat de categoria mundial en determinats camps de la innovació.</li> <li>• El clúster financer ha de donar suport als clústers tecnològics.</li> <li>• Millorar la col·laboració dels diversos agents en el sistema per a la innovació de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.</li> <li>• Atreure i mantenir professionals amb talent de l'estranger.</li> <li>• Tenir projectes a gran escala en el programa marc de recerca de la UE.</li> <li>• Desenvolupar vivers d'empreses promoguts pel sector privat.</li> <li>• Obrir el sector públic i determinats sectors de serveis tradicionals (el turisme) a activitats innovadores.</li> <li>• Millorar la col·laboració per innovar en tots els camps imaginables.</li> <li>• Començar a comptar més amb els punts forts naturals de Barcelona.</li> </ul>
<p><b><u>Debilitats</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Inversions baixes en R+D per part de les pimes i la indústria.</li> <li>• Sistema de recerca i innovació força dependent del finançament públic.</li> <li>• Manca de lideratge pel que fa a pilotar el procés innovador.</li> <li>• Imatge internacional poc definida.</li> <li>• Manca de capital privat per a emprenedors i pimes.</li> <li>• Pocs investigadors i empresaris de prestigi.</li> <li>• Descoordinació entre els sectors públic i privat: moltes institucions i poc coordinades.</li> <li>• Sectors industrials en declivi.</li> <li>• Manca de personal altament qualificat.</li> <li>• Manca d'attractius que completin la bona qualitat de vida: Espais verds, preus de l'habitatge, poques guarderies, connexions de l'aeroport limitades, etc.</li> <li>• <i>Statu quo</i>: les coses van massa poc a poc per facilitar unes innovacions radicals.</li> </ul>	<p><b><u>Amenaces</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dèficit de recursos financers provocat per la fi del finançament estructural europeu a partir del 2006.</li> <li>• Poca capacitat per atreure i mantenir personal altament qualificat.</li> <li>• La imatge internacional de Barcelona no està associada a la innovació.</li> <li>• Excés de concentració en la competència amb Madrid, per davant de les zones de competència mundial a l'Àsia, els Estats Units i Europa.</li> <li>• Índex massa baix de transformació de resultats de la recerca en resultats de mercat i èxit empresarial.</li> <li>• Pretendre innovar en sectors on no s'està especialitzat. Cal centrar els esforços en sectors on ja s'és fort.</li> <li>• Canvis demogràfics.</li> <li>• Barcelona es converteix en una mena de parc temàtic a l'aire lliure sense gaire activitat.</li> </ul>

Font: elaboració feta a partir dels documents de la III Jornada Tècnica d'Estratègies d'Innovació per a l'AMB.

- El Pla estratègic metropolità de Barcelona: anàlisi i propostes per a l'etapa 2006/2010<sup>19</sup>

**Anàlisi de la situació actual**

140. *Passar d'un pla d'àmbit municipal a un pla metropolità significa la introducció d'una certa identitat i d'una vinculació supramunicipal com a elements de base per a la configuració de la visió estratègica metropolitana.* Aquest fet sembla essencial per avançar cap a la institucionalització de l'AMB. El canvi d'àmbit també significa la configuració d'un nou espai de col·laboració entre les institucions socioeconòmiques i els 36 municipis de l'Àrea.
141. El primer Pla estratègic metropolità de Barcelona parteix del reconeixement de les potencialitats de l'AMB –com a cinquena regió europea preferida per portar-hi a terme activitats econòmiques, amb un nombre important de projectes d'abast metropolità– i de la realitat del nou entorn que es configura a partir de l'ampliació de la UE, l'extensió dels fenòmens de la globalització i un nou model social. L'entorn no ha canviat substancialment d'ençà de l'aprovació del Pla (2003), però, tanmateix, les tendències relacionades amb els fenòmens de la globalització s'han consolidat i, probablement, s'aniran accentuant.

**De 2006 al 2010: noves tendències que cal considerar o incloure dins el Pla**

Els pilars que conformen aquestes noves tendències també semblen prou clars:

142. *Nombre creixent de plans estratègics de ciutats amb objectius similars.* Es mostra, cada vegada més, una utilització creixent d'esquemes de planificació estratègica per part de les metròpolis més dinàmiques amb sistemes de col·laboració entre els sectors públic i privat, lideratge i governabilitat territorial, per tal de transformar les bases econòmiques tradicionals i fer-les avançar per la via de la innovació i la creativitat. Això implica actuacions en tres àrees bàsiques: a) Economia: disponibilitat de serveis, polítiques d'innovació, educació...; b) Societat: reducció de desigualtats, atracció cultural, qualitat de vida, diversitat i tolerància...; c) Urbanisme: densitat, multifuncionalitat, infraestructures físiques i digitals, imatge, inexistència de suburbis...
- Com a exemples podem citar Londres, que l'any 2001 va proposar un primer pla estratègic, *Strategy Success through Diversity*, i el 2004 va fer un segon pla. Les estratègies es concentren en quatre àrees d'inversió: espais i infraestructures; persones; empreses; i màrqueting i promoció.
- A Filadèlfia, el 2002 s'impulsen un seguit d'estratègies –*Innovation Philadelphia*– per tal de situar-la com una de les millors ciutats del món pel que fa a talent i empreses innovadores. *Innovation Philadelphia* és el resultat de la cooperació entre els sectors públic i privat.

---

<sup>19</sup> Elaboració pròpia a partir dels documents aprovats en la reunió de vicepresidents de la Comissió Delegada del Pla estratègic metropolità de Barcelona, el 20 de gener de 2006.

L'Ajuntament de Xangai va proposar, el 2004, el projecte *Building Creative Shanghai*. Més de 200 experts treballen per transformar Xangai en una metròpoli internacional on les indústries creatives tenen un paper decisiu per al desenvolupament econòmic. S'ha impulsat la construcció de 18 parcs creatius. Roma, Milà, Torí, Viena, Estocolm, Birmingham, Berlín i Dortmund treballen en la mateixa direcció.

143. *Nous espais de competència territorial.* S'està produint una globalització de la competència i de la innovació. La globalització, entesa com l'anul·lació de les distàncies i altres barreres, i la similitud d'objectius fan inevitable un augment de la competència territorial. Ara bé, l'àmbit d'aquesta competència es desplaça: passa de l'articulació país a país –pròpia de l'etapa multinacional– a un únic lloc on competeixen regions i ciutats que han d'afrontar reptes semblants als de les empreses.
  
144. *Importància creixent de l'educació i la formació en àrees científiques i tecnològiques.* L'educació, la formació i la capacitació de les persones són cabdals per a la planificació estratègica actual, en la qual es cerca cada vegada més la vinculació entre centres de recerca i formació i els sectors productius. I aquesta preocupació és més elevada en altres països que en els occidentals. Es pot comparar el percentatge dels graduats en ciències i enginyeries a la Xina (60%), Corea del Sud (33%) o Taiwan (41%), amb la xifra dels Estats Units (31%). A Catalunya, el percentatge és del 27%. Garantir la qualitat dels llocs de treball i, alhora, un alt nivell formatiu requereix un compromís o pacte entre el sistema educatiu (universitats, secundària, professional) i els sectors productius.
  
145. *De l'economia del coneixement a l'economia de la creativitat.* S'està produint una concentració d'estratègies relacionades amb la creativitat (abans es feia més èmfasi en sectors específics) i a escala internacional. Si en un primer moment el que era central en les estratègies empresarials occidentals (preus, qualitat i coneixement tecnològic) es va desplaçar ràpidament cap a empreses de països amb costos més baixos, com la Xina, l'Índia, Txèquia, Hongria o Rússia –la qual cosa va afectar especialment sectors manufacturers com el de l'automòbil o de l'electrònica–, actualment la competència d'aquests països també s'està fent notar en els sectors i àmbits relacionats amb l'economia del coneixement. L'esperança que el món occidental, amb grans universitats, laboratoris potents i cultura emprenedora, mantingués aquest reducte de poder s'ha demostrat errònia.  
La realitat evidencia que els coneixements també esdevenen béns comercialitzables. Les empreses consideren la innovació des d'una perspectiva diferent, basada en una comprensió de la cultura dels consumidors: l'habilitat per detectar allò que el consumidor vol abans que els desitjos s'hagin concretat. La innovació dels anys noranta significava desenvolupar noves tecnologies als laboratoris, dissenyar nous productes i enviar-los als consumidors. La innovació actual vol dir observar els consumidors, descobrir el que volen i dissenyar els productes que poden cobrir aquestes necessitats o desitjos.

El disseny esdevé la peça central d'un procés en què s'han de fusionar els coneixements i les visions econòmica, tecnològica i social. És el punt de partida i no el punt d'arribada. Això implica canvis notables en les estratègies culturals, formatives i urbanes.

146. *Totes les metròpolis aspiren a ser “regions creatives”.* Segons la tendència descrita, una regió, per ser competitiva, ha de potenciar els seus valors creatius. Allà on hi ha creativitat es produeix riquesa, ocupació i qualitat de vida. La creativitat és un element decisiu en qualsevol professió. És a dir, les persones han de ser capaces de generar idees noves i de crear discontinuïtats, d'anar un pas més endavant que els competidors. En “l'economia creativa” no és el talent el que segueix les empreses, sinó que ja ha esdevingut el fet invers: les empreses es localitzen on hi ha talent. Per tant, la mobilitat, la qualitat de vida, la creació d'un “clima” o un ambient especials són elements o factors de localització que abans no es tenien en compte i que ara adquireixen carta de naturalesa important en la determinació de les estratègies de les principals àrees metropolitanes del món. Estem davant de noves maneres de fer negocis, ja que la promoció de nous sectors i noves tecnologies no és una condició suficient.
147. *Si aquestes tendències semblen prou consolidades, queda una tendència per aclarir: continuarà el procés de concentració en grans megalòpolis mundials o s'anirà consolidant un cert procés de “desclusterització”?* Hi ha dues línies de pensament:
148. *L'una està lligada a la sociòloga Saskia Sassen, que diu que el món global s'organitza en quatre grans categories regionals:* a) Tres o quatre centres mundials, veritables motors de l'economia global: Londres, Nova York, Xangai i Tòquio; b) Vint capitals regionals, amb talent creatiu, àrees de desenvolupament i de benestar que es concentren en activitats creatives i innovadores. Probablement, centres d'excel·lència i d'especialització en determinades àrees com el disseny, la moda, la biotecnologia, la genètica o l'alimentació. Els experts situen en aquest grup ciutats tipus com Berlín, Mèxic DF, el Caire, Los Angeles, Madrid, Nova Delhi, París, Beijing, São Paulo o Singapur; c) Al voltant de cent capitals de tercer nivell. Importants a escala local, però amb papers secundaris en l'escala de la competència mundial; d) Centres provincials. Ciutats que han estat importants en el desenvolupament d'un país però que no han aconseguit tenir un lloc a escala global. No s'hi viu necessàriament malament, poden ser relativament riques, però són marginals.
149. *Davant d'aquesta primera línia de pensament, darrerament han sorgit una sèrie de reflexions que apunten cap a una disminució del poder per part de les ciutats globals.* Podríem estar assistint –i aquesta és la segona línia– a una “desclusterització” del poder econòmic des dels grans centres urbans primaris cap a ciutats més petites o cap a les perifèries urbanes d'aquests centres. Estudis americans mostren dades significatives en aquest sentit. Les seus de Nova York es desplacen cap als suburbis a causa dels elevats costos del centre i davant la possibilitat de viure més còmodament i en ambients familiars més agradables.



150. El 1970 només l'11% de les grans corporacions americanes tenien les seues a les perifèries, mentre que ara prop del 50% han emigrat dels centres. IBM, Intel, Microsoft..., estan ubicades en aquestes perifèries. L'any 2005, el percentatge de grans empreses amb seu en grans ciutats, com Nova York o Chicago, s'ha reduït un 10%, una tercera part del nivell de fa quaranta anys. De manera semblant, els centres tradicionals de serveis d'alt valor afegit (Chicago, Boston, San Francisco...) han tingut pèrdues massives de doble dígit d'empreses i serveis professionals d'alt valor afegit. Recordem que aquestes activitats són un dels factors clau per a la localització de grans empreses. Els indrets guanyadors són ciutats com Fort Lauderdale, Sarasota i Fort Meyer, a Florida, Reno o Bose. Les xarxes de telecomunicacions i els vols de baix cost també actuen en aquesta direcció i permeten el desplaçament a llocs més allunyats. Warren Buffett –un dels inversors més importants d'Amèrica– opera des d'Omaha (Nebraska) i la firma detallista més important del món –Wal-Mart– té la base a Bentonville, Arkansas. Aquesta tendència es comença a observar més enllà dels Estats Units. Des de 1969, el centre de Londres perd població, que guanyen altres ciutats de la mateixa regió, o apareixen nous llocs d'interès, fins i tot en àrees rurals com Kent o Cornualla. Els treballadors i les empreses del centre financer de Frankfurt es desplacen a distàncies de 50 o 80 quilòmetres. El mateix passa a Hamburg, Madrid o Düsseldorf. Bertelsmann, Philips o Volkswagen operen des de ciutats petites. Una mostra d'aquesta tendència es pot veure a Berlín, una ciutat que, malgrat els esforços invertits per convertir-la en la capital europea dels negocis, es coneix més pels bohemis i els turistes. L'entrada de nous països a la UE pot accentuar aquesta tendència. El mateix succeeix en moltes megaciutats de països emergents, que es veuen desplaçades per altres àrees més noves. A l'Índia, per exemple, la majoria de les noves empreses tecnològiques s'estimen més Bangalore i Jaipur que no Bombai o Nova Delhi. Chilango, Guadalajara o Monterrey passen per davant de Mèxic DF, i Dubai o Abu Dhabi per davant del Caire o Teheran. Al segle XXI ciutats petites i cosmopolites com Luxemburg, Tel Aviv o Singapur poden oferir condicions més bones que les megaciutats de 10-15 milions d'habitants.
151. Un resum dels punts crítics actuals de l'AMB observats i dels objectius que el Pla estratègic proposa amb vista al futur es mostren al quadre següent:

## Pla estratègic metropolità de Barcelona. Etapa 2003-2005. Punts crítics assenyalats, objectius i mesures principals

Punts crítics	Objectius futurs i mesures (etapa 2006/2010)
<p><i>Vector del creixement econòmic</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Massa crítica insuficient pel que fa a personal qualificat i capital tecnològic (descapitalització tecnològica, nivells educatius secundaris baixos, dèficits en formació continuada).</li> <li>• Mancances en innovació, recerca i creativitat.</li> <li>• Desconnexió entre els sistemes educatius i productius.</li> <li>• Obertura al món, mobilitat i idiomes.</li> <li>• Disposar d'infraestructures competitives.</li> <li>• Capacitat per promoure grans projectes amb la coordinació institucional que calgui.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Generar, atreure i retenir talent creatiu i innovador.</li> <li>▪ Potenciar els vincles entre els sistemes productius i educatius.</li> <li>▪ Impulsar les habilitats i les capacitats emprenedores.</li> <li>▪ Impulsar agrupacions de sectors amb perspectives de futur (indústries de la cultura, ciències de la vida, turisme...).</li> <li>▪ Promoure la coordinació institucional per tal d'impulsar projectes d'abast metropolità (Agència de Promoció Econòmica...).</li> <li>▪ Impulsar l'aprenentatge d'idiomes.</li> <li>▪ Potenciar la relació amb els països mediterranis i l'Amèrica Llatina.</li> <li>▪ Promoure estratègies específiques de relació amb l'Àsia.</li> </ul>
<p><i>Vector territorial i de mobilitat</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Inadequació de les polítiques d'habitatge, dificultat d'accés i escassa proporció d'habitatges en els processos de desenvolupament econòmic i de reforma urbana.</li> <li>• Existència d'àmplies zones urbanes amb una clara regressió o inexistència d'activitat econòmica amb processos de marginació i degradació.</li> <li>• Incapacitat per connectar les infraestructures logístiques del Delta del Llobregat amb la resta del país i d'Europa.</li> <li>• Insuficiència general del transport públic metropolità.</li> <li>• Poca atenció a la xarxa viària que uneix els nuclis i els territoris en tota l'amplitud.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Garantir subministraments bàsics de qualitat.</li> <li>▪ Impulsar infraestructures comparables a les de les regions europees més avançades garantint-ne l'accessibilitat.</li> <li>▪ Aconseguir que les estratègies urbanes considerin la logística de distribució de mercaderies.</li> <li>▪ Posar al dia la xarxa secundària de carreteres.</li> <li>▪ Proveir la connectivitat ferroviària suficient amb el port i la ZAL.</li> <li>▪ Implantar models autònoms de gestió en les infraestructures portuàries i aeroportuàries.</li> <li>▪ Assegurar el nivell necessari de transport públic.</li> <li>▪ Mantenir i potenciar la capacitat residencial a les àrees urbanes.</li> <li>▪ Corregir la tendència de segregació de l'espai urbà.</li> <li>▪ Augmentar la proporció d'habitatges de protecció oficial.</li> <li>▪ Assolir un grau suficient de coherència territorial en els planejaments urbanístics.</li> <li>▪ Compatibilitzar les necessitats de creixement urbà amb la preservació dels valors naturals, paisatgístics i culturals del territori.</li> </ul>

<i>Convivència i articulació metropolitana</i>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fragmentació social i manca d'instruments d'anàlisi i actuació per part de l'AMB.</li> <li>• Envel·liment i deslocalització de la població jove de les grans ciutats de l'AMB.</li> <li>• Canvis en les estructures familiars i en les relacions família - feina.</li> <li>• La lluita entre inclusió/exclusió és cada dia menys nítida.</li> <li>• Sistema de benestar poc desenvolupat.</li> <li>• Alt nivell de fracàs escolar.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Impulsar una personalitat o referència metropolitana que respecti la diversitat entre els municipis i la pluralitat dels col·lectius que els formen.</li> <li>▪ Consolidar l'AMB com a eix de la macroregió europea i la xarxa C6.</li> <li>▪ Completar els grans equipaments culturals de l'AMB i promoure'n la coordinació.</li> <li>▪ Impulsar la cultura com un referent de la potencialitat de les ciutats metropolitanes.</li> <li>▪ Pacte metropolità per a la immigració, que defineixi les responsabilitats públiques i ciutadanes. Models d'acollida i Observatori Metropolità de Gestió de la Diversitat.</li> <li>▪ Integrar espacialment les famílies d'immigrants per assegurar la cohesió social.</li> <li>▪ Establir mecanismes de conciliació família - feina.</li> <li>▪ Promoure una llei de dependència que garanteixi la protecció de les persones dependents.</li> <li>▪ Política metropolitana per combatre el fracàs escolar. Facilitar la connexió entre itineraris formatius alternatius.</li> <li>▪ Establir una política metropolitana per garantir la igualtat d'oportunitats i la qualitat de l'ensenyament públic.</li> <li>▪ Establir un pacte metropolità pels drets i deures emergents.</li> </ul>
<i>Organització de l'AMB</i>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Problemes de coordinació i funcionament de l'AMB.</li> <li>- Baix nivell de poder polític i econòmic de l'AMB.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Garantir el lideratge i la participació dels alcaldes metropolitans.</li> <li>▪ Garantir el lideratge compartit amb les institucions econòmiques i socials.</li> <li>▪ Dotar de lideratge responsable cadascun dels projectes.</li> <li>▪ Millorar l'eficàcia dels òrgans executius (Comissió Delegada).</li> <li>▪ Mantenir l'òrgan de participació ciutadana (Consell General).</li> <li>▪ Millorar el funcionament dels dos eixos: el de la prospectiva i el de l'estratègia.</li> <li>▪ Incorporar mecanismes de relació amb la segona corona i, en general, amb Catalunya i la macroregió.</li> </ul>

Font: elaboració pròpia feta a partir dels documents del darrer Pla estratègic metropolità de Barcelona.

### **III. Valoracions de caràcter general**

#### III.1 Bones pràctiques

1. Constatem que no hi ha un model únic de referència, sinó més aviat una forta diversitat de models tant en la concepció organitzativa com en desplegament operatiu dels àmbits metropolitans analitzats d'arreu del món, que es deriven de l'aparició de fenòmens emergents –globalització, immigració, deslocalització, crisi de les infraestructures...– així com a nous reptes en matèria de capacitat d'adaptació i obertura (dinamisme i innovació) a les grans ciutats i els seus àmbits metropolitans.
2. Constatem que hi ha un conjunt d'aspectes en les polítiques públiques que han demostrat que mitjançant un enfocament metropolità s'aporta un notable valor afegit:
  - Impuls de la planificació estratègica concertada en les fases d'anàlisi, diagnosi, disseny de polítiques i adopció de mesures.
  - Impuls de polítiques conjuntes en matèria d'infraestructures: de transport, de comunicacions i de logística
  - Gestió de les xarxes de subministrament: energètiques (electricitat, gas, aigua...).
  - Potenciació de polítiques d'equilibri i cohesió territorial, garantia de qualitat de vida i d'equitat en el repartiment de càrregues i beneficis en la localització dels àmbits residencial, industrial, de serveis, de sistemes i d'equipaments.
  - Coordinació i gestió compartida de les polítiques mediambientals en matèria d'espais protegits, xarxes de sanejament, depuració i eliminació de residus, explotació i aprofitament d'energies alternatives
  - Generació, coordinació, retenció i atracció de coneixement en projectes i talent en matèria de formació, recerca, i transferència de tecnologia.
3. Destaquem el fet que els principals aspectes han estat inductors d'èxit són les experiències de cooperació interinstitucional, la concertació entre els sectors públic i privat i el foment mancomunat en àmbits metropolitans d'infraestructures de recerca i de transferència de tecnologia, dels quals han estat bons exemples Hèlsinki i Stuttgart, entre d'altres.
4. Afirmem, finalment, que la visió estratègica és una qüestió essencial de les metròpolis que fan un esforç per analitzar la seva situació, diagnosticar les seves mancances i potencialitats, definir el futur que desitgen assolir i dissenyar les actuacions necessàries per aconseguir-lo en el marc canviant en què es mouen.

#### III.2 El paper de les ciutats. La competència entre regions i metròpolis

5. Reconeixem que les ciutats, en especial les grans aglomeracions urbanes, tenen un paper cada vegada més central en l'economia globalitzada.

6. Constatem que avui dia s'ha establert un alt nivell de competitivitat entre les regions i entre les grans ciutats per a la captació d'inversions –públiques o privades–, per acollir la seu de determinats organismes internacionals o per esdevenir organitzadores d'esdeveniments socials, culturals o esportius, factors que exigeixen mancomunar esforços per millorar el posicionament de les ciutats, i que les àrees metropolitanes poden ser excel·lents plataformes per coordinar sinergies en aquest sentit.
7. Identifiquem que la creativitat acumulada a les ciutats, la suma de coneixement, la disponibilitat de professionals, infraestructures, centres tecnològics, formació superior, etc., com també la possibilitat d'una oferta de serveis avançats per a les empreses, de serveis sanitaris, culturals i de lleure, entre d'altres, fa que les grans ciutats generin ocupació i productivitat, a més a més de permetre el seu posicionament a escala global.
8. Considerem que l'única resposta per a regions amb un cost de mà d'obra no competitiu és competir en termes d'innovació, la qual cosa confirma la necessitat d'afavorir polítiques actives en matèria d'infraestructures i de creació de la massa crítica necessària per a la innovació.

### III.3 La qüestió de l'organització política

9. Observem, en les diverses experiències internacionals, que els problemes que comporta el procés de globalització es gestionen amb més eficàcia en termes metropolitanans.
10. Constatem que, per a una gran majoria de metròpolis europees, la manca de coherència entre realitat territorial i organització metropolitana (administrativa) és una font de contradiccions que els minva la potencialitat amb relació al posicionament i la bona governabilitat, ja que la realitat econòmica, social, cultural, etc., desborda àmpliament l'àmbit municipal.
11. Constatem que, en el cas de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, les decisions polítiques dels anys vuitanta de dissolució de l'antiga Corporació Metropolitana han derivat en l'actual realitat d'una feble i a vegades absent coordinació institucional, acompanyada d'un cert grau d'imprecisió del marc jurídic de l'àmbit territorial en determinades competències.

### III.4 El paper dels sectors públic i privat

12. Constatem que en la consecució d'un elevat índex de creixement econòmic intervenen un conjunt d'elements estructurals, com ara l'existència de bones infraestructures, una adequada i equilibrada distribució territorial d'espais i equipaments, l'existència d'una bona xarxa de centres de formació i de recerca d'alt nivell, i un sistema fiscal eficient i just, elements propis del sector públic, que són fonamentals per la construcció d'un espai metropolità eficaç i eficient.

13. També identifiquem el paper fonamental del sector públic com a proveïdor de béns públics (infraestructures de transports i comunicacions, inversió en R+D, ensenyament a tots els nivells i centres d'excel·lència en recerca), planificador de l'ordenació del territori, proveïdor/gestor de serveis públics adequats i garant del funcionament eficient i competitiu dels mercats.
14. Afirmem que un dels grans àmbits d'actuació del sector públic, en col·laboració amb el sector privat, és pensar en els canvis, analitzar en quin grau poden afectar i anticipar-s'hi. Es fa imprescindible el pensament proactiu i prospectiu, en definitiva, el pensament i la planificació estratègica basats en el diàleg i la cooperació entre els agents que intervenen en el territori.
15. Identifiquem que els instruments per a l'assoliment dels objectius del sector públic són l'impuls de processos de planificació estratègica, la planificació urbanística i la regulació jurídica; la gestió de serveis, equipaments i infraestructures; el suport a les empreses en innovació, creativitat i recerca; les polítiques fiscals fonamentades en principis d'equitat, justícia i capacitat econòmica, i el desplegament de polítiques per garantir la cohesió social i la convivència.
16. Identifiquem que els instruments més adequats del sector privat, en coordinació amb els agents socials, per tal de millorar la seva productivitat i competitivitat en els mercats són la inversió en sectors productius de més alt valor afegit, la reconversió dels processos de producció, la col·laboració amb el sector públic per destinar recursos a la recerca, l'exploració de nous productes i nous mercats amb criteris d'innovació i creativitat, la recerca d'aliances, tant amb el mateix sector privat per a la consecució de les dimensions òptimes d'empresa, com amb el sector públic i les universitats amb l'objectiu sostingut de millorar l'accessibilitat i el posicionament en el mercat.
17. Creiem convenient defugir la idea de la contenció salarial com a únic factor de competitivitat ja que, per contra, minvaria la capacitat de retenció i atracció de talent. L'increment de productivitat vindrà de la mà de l'alta qualificació del personal, la producció de béns d'alt valor afegit i l'accessibilitat als mercats –de proveïments i d'expedició. Per a l'assoliment d'aquets objectius és imprescindible la conjunció i confluència d'interessos i acció d'ambdós sectors, públic i privat.
18. Constatem que ha de ser la iniciativa privada la que ha de triar on apostar i invertir una vegada es doni el marc adequat, tenint en compte el fet que els entorns de les ciutats grans són especialment valorats per la disponibilitat de personal qualificat, l'accés als aeroports internacionals, la infraestructura d'informació i l'escala dels mercats.



### III.5 Els reptes de futur de les ciutats. El cas europeu i de l'AMB

20. Afirmem que Europa és un continent on les ciutats tenen un especial pes específic. A causa dels canvis derivats de la mundialització, les ciutats i els territoris europeus han de jugar a fons les seves potencialitats per tal d'aprofitar els avantatges derivats d'aquests canvis i minimitzar els efectes negatius que puguin representar.
21. Considerem que l'ocupació del sòl per a activitats econòmiques i residencials no pot tenir respostes únicament locals. La protecció del medi ambient i dels usos no urbans del sòl, la mobilitat i el transport, l'ordenació del territori i la localització de les activitats i les infraestructures residencials i productives són àmbits que requereixen polítiques metropolitanes.
22. Constatem que els reptes a què estan sotmeses les grans metròpolis europees i que, per tant, poden qüestionar el desenvolupament del conjunt dels seus països són de caràcter extern (amenaces) i de caràcter intern (debilitats). Les principals debilitats que sofreixen les metròpolis europees són el reconeixement de la realitat metropolitana, la cohesió social, la manca d'infraestructures, els problemes d'habitatge i la sostenibilitat ambiental.
23. Observem que impulsar la innovació és cabdal per a l'AMB per no posar en perill la base industrial existent i les possibilitats de desenvolupament futur. Cal desenvolupar infraestructures polivalents per afavorir la innovació i consolidar l'oferta de qualitat de lleure i cultura per atreure seus de sectors competitius. La implantació d'activitats industrials d'alt contingut tecnològic requereix l'existència i el desenvolupament de serveis intensius en coneixement, com són precisament els serveis quaternaris i, especialment, els quinaris. La manca d'aquest tipus de serveis pot estrangular el creixement econòmic, atès que en etapes de creixement econòmic la demanda de serveis quinaris augmenta en una proporció superior a la resta.

### III.6 La logística a l'AMB

24. Des del CESB considerem com un aspecte clau el desenvolupament dels següents projectes d'abast metropolità:
  - **Infraestructures de transport per carretera**
    - Corredor mediterrani
    - Millora de la connectivitat transversal
    - Ampliar la capacitat de la xarxa viària per a tràfics de llarg recorregut
  - **Infraestructures de transport ferroviari**
    - Corredor mediterrani
    - Millora d'accés i connexió del port
    - Minimitzar l'afectació ambiental del transport i la logística
    - Millorar la capil·laritat del territori

- **Infraestructures portuàries**
  - Millora de l'accés i la connexió del port
- **Model de mobilitat**
  - Millorar l'accessibilitat a l'Àrea Metropolitana
  - Minimitzar l'afectació ambiental del transport i la logística
  - Millorar la capacitat del territori
- **Models de gestió del sector logístic**
  - Modificar el model de gestió de les infraestructures clau de Catalunya per dotar-les de capacitat competitiva
  - Desenvolupament ple del mercat ferroviari
  - Desenvolupament de noves mesures de gestió
  - Desenvolupament de plataformes logístiques en localitzacions estratègiques

### III.7 La innovació a l'AMB

25. Des del Consell Econòmic i Social de Barcelona considerem que la innovació, juntament amb la logística, és l'element clau per situar l'AMB com a motor del desenvolupament econòmic i social del sud d'Europa.
26. Considerem, en aquest sentit, que cal potenciar la imatge de Barcelona com a metròpoli innovadora i referent internacional, i centrar els esforços en els sectors amb una sòlida base de coneixement (turisme, disseny, moda, audiovisual,...), i alhora impulsar noves àrees d'activitat econòmica (biomedicina, aeroespacial, alimentació...).
27. Constatem que cal una aliança i un model de cooperació entre les universitats de l'AMB i entre aquestes i les millors del món. En aquest sentit és fonamental la transferència de tecnologia i de coneixement entre empreses i universitats, per la qual cosa s'ha de continuar estimulant mitjançant programes específics i amb recursos suficients, evitant la fragmentació i dispersió d'iniciatives per aconseguir una major eficàcia. Caldrà incrementar els recursos per a R+D+i per a la recerca de base i per a la recerca aplicada, per a la transferència de tecnologia i per al suport a la creació d'empreses innovadores.
28. Afirmem que Barcelona ha d'assumir el lideratge del canvi d'una regió innovadora per desenvolupar el canvi del model productiu que significa la societat del coneixement. Cal apostar per un model de ciutat compacta, complexa, integrada i equipada, disminuir el consum de sòl i l'ocupació del territori, i definir les grans infraestructures (transport i mobilitat, telecomunicacions, sanitat, energia, grans equipaments, CIM, etc.) de forma que responguin al model en xarxa i assegurin una comunicació efectiva i ràpida entre nodes i grans ciutats.

29. Considerem que, en aquest context, és essencial i prioritari produir, atreure i retenir talent científic i empresarial. Per tant s'han de millorar els recursos i programes per a l'educació i formació a fi de garantir la qualificació professional que les noves activitats demanen i fomentar la cultura emprenedora. S'ha d'avançar en la configuració d'un sistema integrat de qualificació i formació professional amb una oferta integrada dels diferents subsistemes d'FP, una especialització sectorial en els centres integrals d'FP, una oferta d'informació i orientació professional i una oferta de formació de formadors.

## IV. Recomanacions

Atenent als antecedents, la descripció de continguts i les valoracions finals, el CESB acorda:

1. Instar les autoritats i els òrgans competents a prendre una decisió sobre l'articulació de l'organització politicoadministrativa dels ens locals supramunicipals de l'àmbit territorial de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, en el marc de la Llei de governs locals de Catalunya, sobre la base dels criteris de simplificació de l'arquitectura administrativa actual, el consens polític dels territoris afectats i les autoritats locals, la determinació de l'àmbit competencial i la vigilància de la garantia de representativitat i legitimitat dels òrgans rectors així com de l'autonomia funcional i la suficiència financera. En aquest sentit, cal un correcte i eficaç disseny de les fonts d'ingressos pròpies d'aquesta organització per tal de garantir-ne la suficiència financera.
2. Reconèixer que la conformació del model metropolità haurà d'estar sustentada en estratègies basades en la reciprocitat, la complementarietat, la coordinació i la creació de sinergies entre Barcelona ciutat i els municipis de l'entorn, garantint la cohesió social i territorial en el procés d'articulació de l'AMB, en el context d'uns objectius per a la millora de la qualitat de vida i uns serveis públics eficients.
3. Identificar que en el context econòmic i social actual, determinat pels nous reptes econòmics i socials, es requereix capacitat de lideratge i coordinació entre administracions, i al mateix temps, que aquest model sigui visualitzat pel conjunt de les parts (ciutadania, administracions, teixit social...) com un benefici per a tothom. Instem, doncs, les autoritats competents a reconèixer l'AMB com a institució de referència en termes econòmics i socials, de participació institucional i de bon govern que afecten el territori en qüestió.
4. Reconèixer que el diàleg social i la participació dels agents socials en la definició de les estratègies metropolitanes són elements fonamentals per aconseguir un projecte on tothom –persones i entitats– es senti inclòs. El Consell Econòmic i Social de Barcelona proposarà la constitució d'un consell econòmic i social de l'Àrea Metropolitana de Barcelona per impulsar aquest diàleg i per donar suport als processos de creixement econòmic i fomentar l'augment de les inversions així com el desenvolupament dels factors essencials de la competitivitat, com ara l'educació, la formació i la recerca, entre altres.
5. Considerar necessari reforçar la planificació estratègica de l'Àrea Metropolitana tenint en compte els fenòmens emergents de l'actual dècada, com la globalització, la deslocalització de l'activitat econòmica i la immigració, així com l'eclosió de noves activitats derivades de la nova economia del coneixement i la irrupció de les noves tecnologies. Aquest objectiu, però, s'ha de combinar, atesa la seva importància per a l'economia metropolitana, amb l'impuls a la indústria productiva existent i reforçant la producció d'alt valor afegit.

6. Valorar els esforços que es fan a Barcelona i a Catalunya per a un millor posicionament de l'AMB en el context internacional, tant amb la creació de centres de recerca, de transferència de tecnologia i coneixements i de parcs científics, com amb les tasques que es despleguen per tal d'aconseguir que Barcelona sigui la "Porta del Sud d'Europa", un espai que conformi el centre de l'eix mediterrani cap al sud i cap al nord d'Àfrica i de l'eix Mediterrani-Atlàntic. Aquests projectes només seran possibles amb una àrea metropolitana potent, coordinada i gestionada eficaçment, a partir de polítiques de coordinació, cooperació i creació de xarxes.
7. Recomanar a les autoritats que continuïn esmerçant esforços en les iniciatives que donen resposta al canvi de model productiu que exigeix la societat del coneixement, per tal d'aconseguir un desenvolupament econòmic i social equilibrat i competitiu que posicioni l'AMB com a centre capdavanter i de referència a escala internacional. Això requerirà potenciar la innovació i la transferència de tecnologia i coneixement, així com una política global en aquest camp per fomentar i promoure la creativitat, l'atracció i producció de talent i nous emprenedors, aprofitant la cultura i la tradició històrica de Barcelona.
8. Proposar la revisió dels instruments del planejament actualment vigents o en tramitació (PGM, PDI i Pla territorial metropolità de Barcelona) per tal d'adequar-los a la nova realitat i que considerin i tinguin en compte el fenòmens emergents esmentats.
9. Recomanar una revisió per tal de millorar l'eficàcia i eficiència de les polítiques metropolitanes comunes en àmbits competencials complexos i d'abast supramunicipal com ara la promoció econòmica, la gestió del coneixement (formació, recerca i transferència de tecnologia, coneixement i innovació), el transport i la mobilitat, les grans infraestructures (port, aeroport, ferrocarril de mercaderies i viatgers, TAV, centres logístics, xarxa viària...) i la planificació coordinada del patrimoni públic local del sòl per a activitats productives, habitatge i comunicacions. Podrien ser actuacions en aquest sentit, la creació d'instruments que permetin la planificació i execució úniques de les polítiques de transport i de subministraments, així com la participació coordinada en la gestió i el desenvolupament del port i l'aeroport.
10. Recomanar l'aprofundiment en la millora de la gestió de xarxes de serveis mancomunats i programes compartits en matèria de sanejament i tractament de residus, proveïment i distribució d'aigua, subministraments energètics i xarxa primària de comunicacions (Localret i telecomunicacions).

Barcelona 10 d'octubre de 2008

José Antonio Fernández Manrique  
Secretari general del CESB

Vist-i-plau  
Rosa Virós i Galtier  
Presidenta del CESB

## Annex 1. Bibliografia

A més dels documents referits en l'apartat d'antecedents, el grup de treball ha utilitzat les publicacions següents com a documents de referència:

- *Estratègies de les àrees metropolitanes europees davant l'ampliació de la Unió Europea*. Xavier Vives i Lluís Torrens. Pla estratègic metropolità de Barcelona. Col·lecció prospectiva.
- *Sectors quinaris. Motor de desenvolupament de l'Àrea Metropolitana de Barcelona*. José Ramón Lasuén i Ezequiel Baró. Pla estratègic metropolità de Barcelona. Col·lecció prospectiva.
- *Documents de la III Jornada Tècnica d'Estratègies d'Innovació per a l'AMB*, organitzada pel Pla estratègic metropolità de Barcelona (desembre 2004).
- Document aprovat en la reunió de vicepresidents de la Comissió Delegada del Pla estratègic metropolità de Barcelona, el 20 de gener del 2006.
- *La plataforma logística de Catalunya. Mirada al present, visió de futur*. Barcelona Centre Logístic Catalunya. Abril 2007.
- "La mobilitat de les persones a la Regió Metropolitana de Barcelona". Article de Joan López, Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona. Número 38 de la revista *Papers de l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona* dedicat als nous reptes de la mobilitat a la regió de Barcelona.



## Annex 2. Llista dels municipis de l'AMB

Ciutat	Comarca	Organismes	Població (2007)	Àrea (km²)
<b>Barcelona</b>	Barcelonès	MM/ET/EMA	1.595.110	101
<b>L'Hospitalet de Llobregat</b>	Barcelonès	MM/ET/EMA	251.848	12
<b>Badalona</b>	Barcelonès	MM/ET/EMA	216.201	22
<b>Santa Coloma de Gramenet</b>	Barcelonès	MM/ET/EMA	116.765	7
<b>Cornellà de Llobregat</b>	Baix Llobregat	MM/ET/EMA	84.477	7
<b>Sant Boi de Llobregat</b>	Baix Llobregat	MM/ET/EMA	80.727	22
<b>San Cugat del Vallès</b>	Vallès Occidental	EMA	74.345	48
<b>El Prat de Llobregat</b>	Baix Llobregat	MM/ET/EMA	62.663	31
<b>Viladecans</b>	Baix Llobregat	MM/ET/EMA	61.718	20
<b>Castelldefels</b>	Baix Llobregat	MM/ET/EMA	58.955	13
<b>Cerdanyola del Vallès</b>	Vallès Occidental	MM/EMA	57.758	32
<b>Esplugues de Llobregat</b>	Baix Llobregat	MM/ET/EMA	46.286	5
<b>Gavà</b>	Baix Llobregat	MM/ET/EMA	44.678	31
<b>San Feliu de Llobregat</b>	Baix Llobregat	MM/ET/EMA	42.273	12
<b>Ripollet</b>	Vallès Occidental	MM/EMA	35.661	4
<b>Sant Adrià de Besòs</b>	Barcelonès	MM/ET/EMA	32.734	4
<b>Montcada i Reixac</b>	Vallès Occidental	MM/ET/EMA	32.111	23
<b>Sant Joan Despí</b>	Baix Llobregat	MM/ET/EMA	31.671	6
<b>Barberà del Vallès</b>	Vallès Occidental	EMA	29.208	8
<b>Sant Vicenç dels Horts</b>	Baix Llobregat	MM/EMA	27.106	9
<b>Sant Andreu de la Barca</b>	Baix Llobregat	MM/ET/EMA	25.743	6
<b>Molins de Rei</b>	Baix Llobregat	MM/EMA	23.54	16
<b>Sant Just Desvern</b>	Baix Llobregat	MM/ET/EMA	15.391	8
<b>Badia del Vallès</b>	Vallès Occidental	MM/EMA	13.975	1

<b>Corbera de Llobregat</b>	Baix Llobregat	MM	13.133	18
<b>Castellbisbal</b>	Vallès Occidental	EMA	11.540	31
<b>Pallejà</b>	Baix Llobregat	MM/EMA	10.819	8
<b>Montgat</b>	Maresme	MM/ET/EMA	9.778	3
<b>Cervelló</b>	Baix Llobregat	MM	7.944	22
<b>Santa Coloma de Cervelló</b>	Baix Llobregat	MM	7.508	7
<b>Tiana</b>	Maresme	MM/ET/EMA	7.417	8
<b>Begues</b>	Baix Llobregat	EMA	5.898	50
<b>Torrelles de Llobregat</b>	Baix Llobregat	MM/EMA	4.974	14
<b>El Papiol</b>	Baix Llobregat	MM/EMA	3.781	9
<b>Sant Climent de Llobregat</b>	Baix Llobregat	MM/EMA	3.631	11
<b>La Palma de Cervelló</b>	Baix Llobregat	MM/EMA	3.009	5
<b>Total</b>			<b>3.150.380</b>	<b>633</b>

## Annex 3. Principals dades de l'AMB

### Àrea Metropolitana de Barcelona



#### Territori

Municipis que la componen	36
Superfície (km <sup>2</sup> )	635,8
Densitat de població 2007 (hab./km <sup>2</sup> )	4.955

#### Població

Població 2007	3.150.380
Creixement de població 2002-2007 (%)	5,3
Població 0-14 anys 2006 (%)	13,3
Població 65 i més anys 2006 (%)	17,5
Índex d'envel·liment 2006 (>65/<15 anys)*100	132
Població estrangera 2006	425.064
Població estrangera 2006 (%)	13,5

#### Activitat econòmica

Població activa 2001	1.449.267
Affiliats Seguretat Social, 21 Trim. 2007 *	1.660.734
Agricultura (%)	0,2
Indústria (%)	14,1
Construcció (%)	8,3
Serveis (%)	77,4
Atur registrat 2007 (març)	112.232
Taxa d'atur 2007 (març)	7,7

\* Règim general i Autònoms

#### Usos del sòl 2000

Total urbanitzat (ha)	23.795,4
Residencial dens	6.488,9
Residencial extensiu	5.434,9
Parcs, equipaments i comerç	3.738,7
Indústria i infraestructures	8.144,9
Total no urbanitzat (ha)	39.677,0
Agrícola	8.133,2
Forestal	29.247,2
Altres usos	2.296,7

#### Plaerament urbanístic derivat 2006 \*

Sòl urbà (ha)	23.213,8
Sòl urbanitzable programat (ha)	3.787,0
Residencial	1.369,4
Indústrial	674,7
Terciari	129,4
Sistemes	515,3
Mixt	1.098,1
Sòl urbanitzable no programat (ha)	3.489,0
Residencial	885,6
Indústrial	9,6
Terciari	349,2
Sistemes	2.141,1
Mixt	103,4
Sòl no urbanitzable (ha)	33.102,3

\* Font: Estudi d'ordenació prèvia a partir de les dades de la Direcció General d'Urbanisme

#### Habitatge

Habitatges principals 2001	1.095.665
Habitatges secundaris 2001 (% total habitatges)	6,4
Habitatges acabats, mitjana anual 2000-2006	13.293
Habitatges acabats 2006	11.157

#### Indicadors socioeconòmics

Renda Familiar Disponible per càpita 2006 (€)	15.121,5
Índex RFDP 2006 (RMB = 100)	105
Índex Nivell Socioeconòmic 2001 (CAT = 100)*	103
Taxa d'universitaris 2001 (Títolats/>25 anys)*100	18,0
Vehicles 2006 (% hab.)	598
Línies telefòniques fixes 2006 (% hab.)	475

\* Índex NBE (nivell econòmic) prèvia a partir de dades de Cens de població 2001

